

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
5 March 2004
Russian
Original: English

Пятьдесят девятая сессия

Пункт 51(а) первоначального перечня*

Мировой океан и морское право**Мировой океан и морское право****Консультативная группа по осуществлению действующих правил государствами флага****Доклад Генерального секретаря*****Резюме*

Настоящий доклад является результатом работы Консультативной группы по осуществлению действующих правил государствами флага — межучрежденческой целевой группой, сформированной Генеральным секретарем в ответ на призывы к изучению причин несоблюдения некоторыми судами международных требований, касающихся безопасности судоходства, условий труда, сохранения рыбных запасов и защиты морской среды. Эта группа, в состав которой вошли представители Международной морской организации, Международной организации труда, Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций, Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Организации экономического сотрудничества и развития и Организации Объединенных Наций, провела совещание в мае 2003 года в целях обсуждения вопросов, и каждая из участвующих организаций согласилась подготовить главы настоящего доклада с целью охарактеризовать проведенные исследования и принятые меры по решению проблемы осуществления международных обязательств государствами флага. В доклад включены таблицы, отражающие обязанности государств флага по Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, Соглашению Организации Объединенных Наций о рыбных запасах и широкому кругу других международных документов. Он публикуется в качестве документа Генеральной Ассамблеи во исполнение рекомендаций чет-

* A/59/50 и Corr.1.

** Настоящий доклад представляется по истечении установленного срока, что обусловлено необходимостью отразить окончательные замечания других организаций, которые были получены довольно поздно.



вертого совещания Открытого процесса неофициальных консультаций Организации Объединенных Наций по вопросам Мирового океана и морского права и просьбы Генеральной Ассамблеи о всеобъемлющей проработке обязанностей и обязательств государств флага.

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–10	4
II. Доклады участников Консультативной группы	11–207	6
A. Международная морская организация	11–39	6
B. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций	40–91	16
C. Международная организация труда	92–136	33
D. Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде	137–163	45
E. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию	164–181	51
F. Организация экономического сотрудничества и развития	182–207	58
III. Таблицы обязательств государств флага		
Записка к таблицам	208–209	76
A. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС)		76
B. Соглашение Организации Объединенных Наций по рыбным запасам		99
C. Прочие международные документы		110
IV. Выводы	210–221	147
Приложения		
I. Письмо организации «Гринпис интернэшнл», Международной федерации транспортников и Всемирного фонда природы от 22 ноября 2002 года на имя Генерального секретаря		155
II. Резюме обсуждений на первом неофициальном совещании, состоявшемся в штаб-квартире Организации экономического сотрудничества и развития в Париже 7 мая 2003 года		158
III. Письмо Генерального секретаря Международной морской организации от 9 сентября 2003 года на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций		161

I. Введение

1. С момента создания Организации Объединенных Наций в 1945 году в целом ряде организаций, учреждений и программ системы Организации Объединенных Наций был принят весьма впечатляющий комплекс норм, касающихся всех аспектов морского права, включая: судоходство, международное рыболовство, безопасность судов, предотвращение загрязнения с судов, социально-бытовое обслуживание моряков и т.д. Все эти нормы основаны на фундаментальных принципах свободы судоходства и ответственности государств во всех вопросах, касающихся судов, имеющих их гражданство (т.е. государства флага несут главную ответственность за обеспечение соответствия их судов требованиям, предписанным в международных документах).

2. К сожалению, вследствие широко освещавшихся аварий с нефтяными танкерами, прежде всего аварий с судном «Эрика» в декабре 1999 года и судном «Престиж» в ноябре 2002 года, а также вопросов, затрагивавшихся в отношении судов, занимающихся незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом (НРП), и неудовлетворительных условий работы моряков на некоторых судах была выражена общая обеспокоенность тем, что некоторые государства флага не выполняют своих международных обязательств по Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС) и другим международным документам. Например, несмотря на широкое освещение аварий, ежегодно вследствие вопиющего безразличия судовладельцев в морскую среду в незаконном порядке выбрасывается больше нефти в результате повседневной эксплуатации, чем в результате всех аварийных разливов вместе взятых¹.

3. Ввиду устойчивого характера этих проблем в течение последних нескольких лет международное сообщество осознало, что улучшение положения с осуществлением и обеспечением соблюдения государствами своих обязанностей по международному праву имеет чрезвычайно важное значение для безопасности на море, защиты морской среды, социально-бытового обслуживания моряков и устойчивого управления морскими ресурсами.

4. Эти моменты были подчеркнуты в письме организации «Гринпис интернэшнл», Международной федерации транспортников и Международной морской программы Всемирного фонда природы от 22 ноября 2002 года на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций (см. приложение I к настоящему докладу). Авторы просили Генерального секретаря взять на себя руководящую роль и созвать специальную межучрежденческую целевую группу для коллективного рассмотрения тех причин, которые, по их мнению, лежат в основе проблемы: регистрация судов, отсутствие «реальной связи» между судном и государством регистрации и неадекватное выполнение и обеспечение соблюдения некоторыми государствами флага. По завершении консультаций с соответствующими международными организациями Генеральный секретарь постановил учредить консультативную группу для обмена информацией о проводимых исследованиях и мнениями относительно уже принятых мер.

5. Вследствие этого Генеральный секретарь поручил Отделу по вопросам океана и морскому праву Управления по правовым вопросам Секретариата Организации Объединенных Наций учредить Консультативную группу по осуществлению действующих правил государствами флага. Круг ведения был опре-

делен в консультации со следующими учреждениями, конференциями и программами, которым было предложено вступить в число членов Группы: Международная морская организация (ИМО), Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО), Международная организация труда (МОТ), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

6. Задача Консультативной группы состояла в проведении тщательного изучения всех аспектов — политических, правовых, экономических и социальных — вопросов, возникающих в связи с отсутствием контроля со стороны государств флага за их судами в нарушение международных норм и стандартов. В ходе этого изучения надлежало использовать компетенцию и опыт, накопленный в учреждениях и международных организациях, занимающихся вопросами морских перевозок, торговли, окружающей среды и безопасности судоходства. Оно должно было привести к практическим выводам, которые никоим образом не должны влиять на мандаты участвующих учреждений.

7. Группа была призвана сосредоточить свои усилия на следующих направлениях:

- a) само судно, его владелец, эксплуатант и экипаж;
- b) государство флага, включая критерии регистрации, степень контроля за судами;
- c) контроль со стороны государства порта;
- d) прибрежные государства и юрисдикция в отношении защиты морской среды;
- e) роль международных организаций.

8. Члены Консультативной группы собрались в штаб-квартире ОЭСР в Париже 7 мая 2003 года (см. приложение II к настоящему докладу). Состоявшиеся там обсуждения в основном были посвящены сферам компетенции каждой из представленных организаций применительно к общему вопросу осуществления действующих правил государствами флага. Организациям надлежало обмениваться докладами об инициативах и мерах, которые уже приняты или запланированы для принятия в будущем, а Отделу по вопросам океана и морскому праву — подготовить предварительный доклад для участников, а затем и заключительный доклад для представления Генеральному секретарю.

9. На своем четвертом совещании в июне 2003 года Открытый процесс неофициальных консультаций Организации Объединенных Наций по вопросам Мирового океана и морского права приступил к серьезному рассмотрению проблем осуществления действующих правил государствами флага. В целях содействия обсуждениям Консультативной группе было предложено представить доклад на пятом совещании Консультативного процесса.

10. В своей резолюции 58/240 по Мировому океану и морскому праву Генеральная Ассамблея просила, чтобы Генеральный секретарь, действуя в сотрудничестве и консультации с соответствующими учреждениями, организациями и программами системы Организации Объединенных Наций, подготовил и рас-

пространил среди государств всеобъемлющее изложение обязанностей и обязательств государства флага, в том числе потенциальных последствий за их несоблюдение, вытекающих из соответствующих международных нормативных документов. Настоящий доклад публикуется во исполнение обеих этих просьб, ибо в совокупности материалов, представленных членами Группы, содержится всеобъемлющее изложение обязанностей и обязательств государств флага.

II. Доклады участников Консультативной группы

A. Международная морская организация

Международная морская организация и укрепление юрисдикции государства флага в плане выполнения судами мер по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения

(Подготовлено секретариатом ИМО)

11. Недавний разлив нефти в результате аварии танкера «Престиж» в европейских водах повлек за собой оживление политического интереса к транспортировке нефти и обусловил выдвижение членами ИМО целого ряда существенных инициатив в области безопасности и охраны окружающей среды, которые направлены на снижение как опасности аварий, так и их экологического воздействия на Мировой океан, местные общины, туризм и индустрию рыбного промысла. В течение последнего десятилетия в результате принятия ИМО документов и договоров и признания основными перевозчиками нефти своих обязанностей безопасность транспортировки нефти морем существенно повысилась. Однако даже один крупный разлив нефти может привести к самым пагубным последствиям. Поэтому члены ИМО занимают весьма решительную позицию в вопросе дальнейшего сокращения опасности и поощрения четкой ответственности государств флага. Программа работы Организации по достижению этих целей является весьма впечатляющей.

12. На межучрежденческом совещании была достигнута договоренность о том, что каждая участвующая организация представит Отделу по вопросам океана и морскому праву документ, содержащий резюме работы, проделанной каждой организацией в связи с осуществлением государствами флага своих обязанностей в соответствии со статьей 94 ЮНКЛОС. Роль ИМО в этом отношении следует рассматривать в качестве основополагающей: ИМО обладает исключительным мандатом на принятие норм безопасности и борьбы с загрязнением, применимых на борту судов. Для осуществления большинства технических норм ИМО не требуется каких-либо дальнейших предписаний — как таковые они были составлены непосредственно для осуществления рамочных принципов безопасности и предотвращения загрязнения морской среды, содержащихся в ЮНКЛОС.

13. В данном документе резюмируются основные характеристики мандата ИМО в соответствии с ЮНКЛОС и, как было согласовано на парижском совещании, охарактеризованы основные направления деятельности, предпринимаемой для повышения эффективности осуществления действующих правил

государствами флага. В нем упоминается также сотрудничество между ИМО и другими организациями в рамках системы Организации Объединенных Наций.

1. Осуществление обязанностей государства флага, предписанных ЮНКЛОС, в рамках норм ИМО

14. С 1959 года ИМО, будучи единственным специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, занимающимся исключительно морскими вопросами, разрабатывает всеобъемлющие многосторонние договоры, возлагающие преимущественно на государство флага обязанности по осуществлению широкого круга технических мер, направленных на повышение безопасности судоходства и предотвращение загрязнения морской среды с судов. Следует также отметить, что меры контроля со стороны государств порта также регулируются в договорах ИМО, направленных на предотвращение и исправление недостатков в осуществлении юрисдикции государств флага.

15. Важнейшие договоры ИМО осуществляются во всем мире государствами, на долю которых в совокупности приходится от 95 до 99 процентов тоннажа торгового флота мира.

16. Начиная с 1973 года секретариат ИМО (в то время ИМКО) активно участвовал в работе третьей Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву с целью обеспечить, чтобы разработка документов ИМО соответствовала основным принципам, на основе которых составлялась Конвенция. Хотя ИМО конкретно упоминается лишь в одной из статей ЮНКЛОС (статья 2 приложения VIII), в нескольких положениях Конвенции упоминается принятие «компетентной международной организацией» норм и стандартов международного судоходства в вопросах, касающихся безопасности на море, эффективности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды с судов или путем захоронения.

17. В число статей и положений Конвенции, имеющих в этом контексте особое значение, входят следующие:

- статья 21(2), где идет речь об «общепринятых международных нормах и стандартах», относящихся «к проектированию, конструкции, комплектации экипажа и оборудованию» судов в контексте законов, регулирующих мирный проход через территориальное море; статья 211(6)(с), где упоминаются «общепринятые международные нормы и стандарты» в контексте загрязнения с судов; статьи 217(1) и (2), где упоминаются «применимые международные нормы и стандарты» в контексте обеспечения выполнения государствами флага, и статьи 94(3), (4) и (5), где государствам флага предписывается придерживаться «общепринятых международных правил, процедур и практики», регулирующих, в частности, конструкцию, оборудование и годность к плаванию судов, а также комплектование и обучение экипажей с учетом «применимых международных актов»;
- статьи 21(4), 39(2), а следовательно и статья 54, где упоминаются «общепринятые международные правила» в контексте предотвращения столкновений в море;
- статьи 22(3)(а), 41(4) и 53(9), где упоминаются «рекомендации [или предложения] компетентной международной организации» (ИМО) в контексте

- установления морских коридоров, предписания схем разделения движения и их замены;
- статья 23, где идет речь о требованиях в отношении документации и особых мер предосторожности, установленных международными соглашениями для иностранных судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества;
 - статья 60 и, следовательно, статья 80, где упоминаются «общепринятые международные стандарты, установленные компетентной международной организацией» (ИМО) для удаления покинутых или более не используемых установок или сооружений в целях обеспечения безопасности судоходства (пункт 3); «применимые международные стандарты» определения ширины зон безопасности; «общепринятые международные стандарты» или «рекомендации компетентной международной организации» (ИМО), когда эти зоны простираются более чем на 500 метров (пункт 5), и «общепринятые международные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок, сооружений и зон безопасности» (пункт 6);
 - статья 94(3), (4) и (5), где регулируются обязанности государств флага, статья 39(2), касающаяся обязанностей судов при транзитном проходе, а следовательно и статья 54, где упоминаются «общепринятые международные правила, процедуры и практика», касающиеся безопасности на море и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов;
 - статьи 210(4) и (6), где упоминаются «глобальные нормы, стандарты и рекомендуемые практика и процедуры» для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения, вызываемого захоронением; и статья 216(1), где идет речь об обеспечении выполнения «применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию»;
 - статья 211, где упоминаются «международные нормы и стандарты», устанавливаемые «государствами, действующими через компетентную международную организацию» (пункт 1), «общепринятые международные нормы и стандарты, установленные через компетентную международную организацию» (пункты 2 и 5) для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов; статьи 217 (1) и (2), статья 218(1) и (3) и статья 220(1), (2) и (3), где идет речь об обеспечении выполнения норм борьбы с загрязнением и упоминаются «применимые международные нормы и стандарты». В статьях 217(3) и 226(1) содержатся ссылки на свидетельства (сертификаты, судовые журналы или другие документы), требуемые международными нормами и стандартами в контексте контроля за загрязнением;
 - статья 211(6)(а), касающаяся загрязнения с судов и содержащая ссылки на такие «международные нормы и стандарты или практику мореплавания, которые признаются [компетентной международной] организацией [ИМО] применимыми к особым районам»;

- статья 211(7), где предписано, чтобы такие «международные нормы и стандарты» включали, среди прочего, нормы и стандарты, касающиеся незамедлительного уведомления прибрежных государств, побережье или связанные с ним интересы которых могут быть затронуты происшествиями, включая морские аварии, влекущими за собой сбросы или вероятность сбросов;
- статьи 219 и 226(1)(с), где упоминаются «применимые международные нормы и стандарты», касающиеся годности судов для плавания, и статья 94(5), где идет речь об «общепринятых международных правилах, процедурах и практике», регулирующих годность судов к плаванию.

18. Основные обязательства, возлагаемые на государство флага, содержатся в статье 94 ЮНКЛОС, где государствам флага предписывается принимать меры для обеспечения безопасности в море, придерживаясь «общепринятых международных правил, процедур и практики» (статья 94(3), (4) и (5)). В ряде документов ИМО о безопасности на море содержатся положения, направленные также на предотвращение и сохранение под контролем опасностей, вытекающих из морских аварий с судами. В этих положениях регулирование рисков в плане безопасности и загрязнения взаимосвязано. В других документах ИМО регулируются исключительно меры борьбы с загрязнением, независимо от того, является ли привнесение загрязняющих веществ в море результатом аварии с судном или результатом оперативных выбросов с судов. Эти документы доказали свою эффективность в качестве средства осуществления статьи 217 ЮНКЛОС, где предусмотрены основополагающие обязательства, возлагаемые на государство флага в целях обеспечения соблюдения его судами применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию.

19. Наиболее важными и широко признанными договорами ИМО по вопросам безопасности и борьбы с загрязнением, где предусмотрены меры по обеспечению эффективного осуществления зафиксированных в ЮНКЛОС обязательств по обеспечению безопасности и борьбы с загрязнением в контексте судоходства, являются следующие:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и относящиеся к ней протоколы 1978 и 1988 годов;
- Международная конвенция о грузовой марке 1966 года (ГМ 1966) и относящийся к ней Протокол 1988 года;
- Международная конвенция по обмеру судов 1969 года (КОС 1969);
- Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (МППСС 1972);
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ 1978);
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (САР 1979);
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом к ней 1978 года (МАРПОЛ 73/78);

– Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года (Конвенция ПОС) (еще не вступила в силу).

20. Эти документы из сферы права договоров были дополнены важными резолюциями, принятыми Ассамблеей ИМО. В резолюции A.847(20), посвященной руководству по оказанию помощи государствам флага об осуществлении документов ИМО, государствам флага предоставляется средство установления и поддержания мер эффективного применения и обеспечения соблюдения следующих конвенций ИМО: СОЛАС 1974, МАРПОЛ 73/78, ГМ 1966 и ПДНВ 1978. В принятой впоследствии резолюции A.912(22) Ассамблеи ИМО, которая заменила резолюцию A.881(21), содержится руководство по оказанию помощи государствам флага при самооценке своей деятельности; а в резолюции A.914(22) Ассамблеи предусмотрены меры по дальнейшему усилению деятельности по осуществлению документов государством флага. Обеспечению соблюдения положений ИМО о безопасности и борьбе с загрязнением способствовало включение в СОЛАС Международного кодекса по управлению безопасностью, согласно которому компании, эксплуатирующие суда, должны соблюдать систему управления безопасностью под контролем администрации государства флага.

Работа ИМО по укреплению юрисдикции государства флага в деле осуществления конвенций ИМО

21. В результате всемирного осуществления правил ИМО показатели людских потерь вследствие аварий со всеми типами торговых судов резко снизились в течение последних десятилетий. С точки зрения параметров среднегодовых потерь из расчета на миллион часов полета или плавания, показатели потерь по коммерческим авиалиниям в три раза превышают коэффициенты для торговых судов, а с 1988 года показатели потерь по торговым судам из расчета на 1000 единиц риска были неизменно ниже показателей по коммерческим самолетам.

22. ИМО реагирует на серьезные происшествия оперативно и решительно, и в результате проводимой ею нынешней активной политики была сформирована всеохватывающая нормативная инфраструктура, предусматривающая меры по предупреждению людских потерь и аварий и сведению к минимуму ущерба окружающей среде, меры, направленные на обеспечение эффективного реагирования на происходящие аварии, и мероприятия, предусматривающие компенсационный режим с целью обеспечить, чтобы ни в чем не повинные жертвы загрязнения и других происшествий получали адекватную компенсацию.

23. В 1992 году после признания Комитетом по безопасности на море (КБМ) и Комитетом по защите морской среды (КЗМС) настоятельной необходимости улучшения положения в области безопасности на море и предотвращения загрязнения морской среды за счет более строгого и единообразного применения существующих правил в следствие аварий с такими судами, как «Херальд оф Энтерпрайз», «Скандинавиан стар», «Донья Пас» и «Эксон Вальдес», был сформирован Подкомитет ИМО по осуществлению документов государством флага (ОГФ). Аварии с судами «Эрика» и «Престиж» лишь подчеркнули важное значение деятельности Подкомитета. Его первой задачей является выявление мер, необходимых для обеспечения эффективного и последовательного

глобального осуществления правил ИМО, включая рассмотрение особых сложностей, с которыми сталкиваются развивающиеся страны. Была достигнута договоренность о том, что эффективность документов ИМО, посвященных вопросам безопасности и предотвращения загрязнения, зависит в первую очередь от применения и обеспечения соблюдения содержащихся в них требований государствами-участниками и что многие из них сталкиваются с трудностями в плане всестороннего соблюдения положений документов.

24. Для реализации Подкомитетом его главной задачи ему были предоставлены следующие полномочия:

- определить весь диапазон обязательств государства флага, вытекающих из договорных документов ИМО;
- произвести оценку нынешнего уровня осуществления документов государствами флага;
- выявить те области, в которых государства флага сталкиваются с трудностями в плане всестороннего осуществления документов ИМО;
- произвести оценку проблем в плане вовлечения государств-участников в реализацию норм, предписанных в документах ИМО, в их качестве государств порта, прибрежных государств и стран, обеспечивающих подготовку и освидетельствование командного состава и экипажей;
- сформулировать предложения по оказанию участникам содействия в осуществлении и обеспечении соблюдения договорных документов ИМО, причем такие предложения должны будут осуществляться государствами или организацией; вести наблюдение за выполнением принятых мер.

25. С момента своего создания Подкомитет ведет постепенное осуществление своего мандата и разработал важные руководящие указания и рекомендации. Некоторые из них были приняты в качестве резолюций Ассамблеи ИМО, КБМ и КЗМС, другие же были изданы в форме циркуляров. В число резолюций, принятых по итогам работы Подкомитета ОГФ, входят следующие:

- А.739(18) «Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации»
- А.740(18) «Временное руководство по оказанию помощи государствам флага»
- А.741(18) «Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))»
- А.742(18) «Порядок проведения контроля за выполнением эксплуатационных требований в отношении безопасности судов и предотвращения загрязнения»
- А.787(19) «Процедуры контроля судов государством порта»
- А.788(19) «Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями»

- A.789(19) «Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств»
- A.847(20) «Руководство по оказанию помощи государствам флага в осуществлении документов ИМО»
- A.848(20) «Осуществление Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)»
- A.849(20) «Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов»
- A.881(21) «Самооценка деятельности государства флага»
- A.822(21) «Поправки к процедурам контроля судов государством порта (резолюция A.787(19))»
- A.884(21) «Поправки к Кодексу расследования морских аварий и инцидентов (резолюция A.849(20))»
- 912(22) «Самооценка деятельности государства флага»
- 914(22) «Меры по дальнейшему усилению деятельности по осуществлению документов государством флага»

26. В результате работы Подкомитета ОГФ КБМ принял следующие резолюции:

- MSC.83(70) о поправках к Руководству по освидетельствованию в соответствии с гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (резолюция A.746(18)), касающихся испытаний и обслуживания аварийных радиобуев — указателей местоположения (АРБ) на 406 МГц и освидетельствования механизмов аварийного буксирования
- MSC.84(70) о поправках к Руководству по освидетельствованиям, требующимся согласно Протоколу СОЛАС 1978 года, Международному кодексу по химовозам и Международному кодексу по газовозам (резолюция A.560(14)), касающихся освидетельствования механизмов аварийного буксирования

27. По результатам работы Подкомитета ОГФ были опубликованы следующие циркуляры КБМ и КЗМС:

- MSC/Circ.620 о поправках к резолюции A.466(XII) о процедурах контроля за судами
- MSC/Circ.630 о процедурах контроля за судами — информация о предоставляемых инспекционных услугах
- MSC/Circ.710–MEPC/Circ.307 о типовом соглашении по полномочиям организаций, выступающих от имени Администрации
- MSC/Circ.753 по докладу о рыболовных судах и статистике рыболовства
- MSC/Circ.772–MEPC/Circ.319 о Руководстве по разработке и утверждению требований отчетности в необязательных документах и докладах
- MSC/Circ.788 об уполномочении признанных организаций, выступающих от имени Администраций

- МЕРС/Circ.325–МСС/Circ.802 о предоставлении предварительной информации о серьезных и весьма серьезных людских потерях центрами по координации спасательных работ согласно МЕРС/Circ.332

МСС/Circ.953–МЕРС/Circ.372 по докладам о людских потерях и авариях на море — пересмотренные согласованные процедуры отчетности — доклады, требуемые согласно правилу I/21 СОЛАС и статьям 8 и 12 МАРПОЛ 73/78

- МСС/Circ.889–МЕРС/Circ. о самооценке деятельности государства флага
- МСС/Circ.890–МЕРС/Circ.354 о Временном руководстве по контролю государства порта в связи с Кодексом МКУБ
- МСС/Circ.1052–МЕРС.6/Circ.8 о национальных контактных пунктах по вопросам безопасности и предотвращения загрязнений
- МСС/Circ.954–МЕРС/Circ.373 о самооценке деятельности государства флага: критерии и показатели эффективности
- МСС/Circ.955 об обслуживании приборов для охраны человеческой жизни и радиокommunikационного оборудования в рамках гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств (ГСООС)
- МСС/Circ.956 о Руководстве по незапланированным инспекциям пассажирских судов типа «РО-РО» государствами флага
- МСС/Circ.1010–МЕРС/Circ.382 о представлении информации, касающейся предоставления полномочий признанным организациям
- МСС/Circ.1011–МЕРС/Circ.383 о мерах по улучшению процедур контроля государства порта в целях создания механизма конструктивного и своевременного диалога между государствами флага и государствами порта относительно действий по контролю, осуществляемых государством порта, за счет улучшения каналов связи между государствами порта и государствами флага
- МСС/Circ.1058–МЕРС/Circ.400 о Временном руководстве по оказанию помощи государствам флага и другим существенно заинтересованным государствам в создании и поддержании эффективного механизма консультаций и сотрудничества в расследованиях в связи с людскими потерями на море

28. Подкомитет ОГФ опубликовал следующие циркуляры:

- FSI/Circ.1 «Вопросник по оценке исходных линий»
- FSI/Circ.2 «Вопросник по нынешней практике подготовки и освидетельствования должностных лиц по контролю государств порта»
- FSI/Circ.10 «Перечень неправительственных организаций, имеющих полномочия проводить освидетельствование и выдавать свидетельства от имени Администраций»
- FSI.2 «Серия циркуляров, посвященных задержаниям государствами порта в рамках контроля и комментариям государств флага»

- FSI.3 и FSI.4 «Серия циркуляров о людских потерях на торговых и рыболовных судах»

2. Важная инициатива по созданию системы типовой проверки ИМО

29. На своей восьмьдесят восьмой сессии Совет ИМО рассмотрел предложения о разработке системы типовой проверки ИМО, которая будет осуществляться на добровольной основе, и в принципе утвердил концепцию такой системы. Он просил далее Генерального секретаря изучить систему типовой проверки Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и сообщить Совету, Комитету по безопасности на море, Комитету по защите морской среды и Комитету по техническому сотрудничеству (КТС) о любых аспектах этой системы, которые можно было бы учесть при разработке системы ИМО. Цель системы будет состоять в повышении эффективности осуществления государствами-членами соответствующих конвенций ИМО, касающихся безопасности на море и предотвращения загрязнения морской среды.

30. Универсальная программа проверки в области безопасности ИКАО была выбрана в качестве примера, поскольку в ней предусмотрен поэтапный и четко оформленный процесс проверки практики суверенных государств, которые коллективно установили мандат и цели программы. Программа проверки ИКАО содержит ряд детальных процедур и требований, которые будут рассмотрены в контексте разработки типовой системы проверки ИМО.

31. В ноябре 2002 года Совет ИМО рассмотрел запрошенные доклады Генерального секретаря, в которых было охарактеризовано изучение универсальной программы проверки в области безопасности ИКАО и сформулированы предложения и рекомендации на этой основе. В ходе обсуждений по этому вопросу Совет рассмотрел также итоги работы, проделанной на сорок восьмой сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС 48), который одобрил создание совместной рабочей группы КБМ/КЗМС/КТС по добровольной системе типовой проверки ИМО, которую надлежало создать в рамках семьдесят седьмой сессии КБМ, и обозначил соответствующие документы, касающиеся жизненно важных экологических проблем, для учета в рамках обсуждений в рабочей группе. Совместная рабочая группа по системе типовой проверки была создана в рамках КБМ-77 с кругом полномочий, утвержденным Советом.

32. Комитет одобрил мнение рабочей группы о том, что тремя ключевыми вопросами, на основе которых можно оценивать осуществление государством-участником его договорных обязательств, являются принятие соответствующего законодательства, его осуществление и обеспечение соблюдения, а также утвердил общую цель и десять вспомогательных задач системы проверки. В число этих задач были включены следующие: соблюдение Кодекса осуществления [обязательных] документов ИМО; принятие, внедрение и обеспечение соблюдения законов и постановлений; предоставление полномочий; контроль и наблюдение за осуществлением уставных обязанностей; выполнение обязательств и обязанностей государством-членом; создание потенциала и техническое содействие; доведение до сведения государства-члена, прошедшего проверку, и членов организации в целом соответствующих мнений и разработка надлежащих материалов для учета в работе организации.

33. Впоследствии Совет ИМО утвердил принципы добровольной системы проверки государств — членов ИМО и постановил разработать систему таким образом, чтобы не исключать возможность обязательности этой системы в будущем. Это решение было одобрено Ассамблеей ИМО в ее резолюции A.946(23).

3. Требования моряков

34. По итогам работы совместной Специальной рабочей группы экспертов ИМО/МОТ для рассмотрения вопроса об ответственности и компенсации применительно к требованиям в случае гибели, причинения вреда здоровью и оставления моряков без помощи Ассамблея ИМО в ноябре 2001 года приняла две важных резолюции/руководства.

35. В резолюции A.930(22), озаглавленной «Руководство по предоставлению финансового обеспечения в результате оставления моряков без помощи» говорится, что оставление моряков без помощи представляет собой серьезную проблему, затрагивающую человеческий и социальный аспекты, и признается, что ввиду глобального характера отрасли судоходства моряки нуждаются в особой защите. В этом контексте в резолюции отмечается, что принятие руководства является надлежащей временной мерой, гарантирующей предоставление финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи. В резолюции рекомендованы меры, которые должны принять судовладельцы для того, чтобы гарантировать морякам предоставление системы надлежащего финансового обеспечения в случае оставления их без помощи, и сформулированы соответствующие руководящие указания, в которых изложены основные особенности и сфера охвата системы финансового обеспечения, а также содержатся рекомендации относительно выдачи свидетельств, подтверждающих наличие таких систем.

36. В резолюции A.931(22), озаглавленной «Руководство по обязанностям судовладельцев, касающимся возникающих из договора требований в отношении телесных повреждений или смерти моряков», отмечается необходимость рекомендовать минимальные международные стандарты обязанностей судовладельцев, касающихся возникающих из договора требований в отношении таких случаев. В ней выражена обеспокоенность тем, что если судовладельцы не имеют эффективного страхового покрытия или эффективного финансового обеспечения в иной форме, то моряки, весьма вероятно, могут не получить полной и быстрой компенсации. В ней говорится, что при выполнении своих обязанностей по обеспечению безопасных и достойных условий труда судовладельцы должны иметь эффективный механизм для выплаты компенсации в случае смерти или телесных повреждений. В резолюцию включены также сопутствующие руководящие указания, с рекомендациями в отношении мер, подлежащих осуществлению, включая выдачу свидетельств и образец расписки, подтверждающей получение возмещения и освобождение от обязательств в отношении возникающих из договора требований.

37. В настоящее время проводится оценка осуществления этих резолюций Совместной группой, которая заседает ежегодно и формулирует рекомендации руководящим органам как МОТ, так и ИМО.

4. Выводы

38. Становясь участниками договоров ИМО, государства флага берут на себя главную ответственность за эффективное осуществление международных стандартов в отношении безопасности и охраны окружающей среды при судоходстве. Также за счет договорных механизмов ИМО становится возможным обеспечение соблюдения мер контроля государств порта во всем мире в качестве средства исправления положения при несоблюдении этих стандартов. В данный момент времени участие в деятельности по обеспечению соблюдения выходит за рамки мандата ИМО. У организации нет для этого ни ресурсов, ни — что более важно — мандата.

39. С учетом этой реальности дальнейшее участие ИМО в обеспечении существенных улучшений в укреплении юрисдикции государства флага неизбежно зависит от возможности предоставления ей полномочий по проверке реального осуществления государствами флага конвенций и других документов всесторонним и надлежащим образом. Характерным примером в этой связи может служить так называемый «белый список» участников пересмотренной Конвенции ПДНВ, которые, по мнению ИМО, полностью и всесторонне осуществляют ее положения. В другие конвенции следует включать аналогичную «клаузулу выполнения». Необходимо предусматривать санкции и наказания, которые могут применяться при несоблюдении требований конвенции. В этом контексте следует отметить важное значение системы проверки, посредством которой ИМО может обеспечивать надлежащий мониторинг выполнения соответствующих требований государства флага. Необходимо принять предписание о том, чтобы все отчеты о расследовании аварий представлялись в ИМО самым оперативным образом, а не исключительно по усмотрению соответствующего государства флага.

В. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций

Работа, проделанная в Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций в связи с осуществлением действующих правил государствами флага

(Подготовлено секретариатом ФАО)

40. Работа, проделанная ФАО в сфере осуществления действующих правил государствами флага, посвящена в основном рыболовным судам и их эксплуатации. Основная направленность этой работы состоит в поощрении практики ответственного рыболовства как в водах, находящихся под национальной юрисдикцией, так и в открытом море. Некоторая работа была проделана также в смежных сферах, включая стандарты строительства и сертификации рыболовных судов и безопасности рыбаков в море.

I. Национальные документы, касающиеся рыболовства, разработанные под эгидой ФАО²

1. Соглашение 1993 года по обеспечению выполнения рыболовными судами в открытом море международных мер по сохранению и управлению (Соглашение ФАО по открытому морю 1993 года)

41. Комитет ФАО по рыболовству (КОФИ) на своей девятнадцатой сессии в марте 1991 года рекомендовал разработать новые подходы к управлению рыболовством с учетом природоохранных, экологических, социальных и экономических соображений. По итогам Конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года и Канкунской международной конференции по ответственному рыболовству 1992 года ФАО начала осуществление процесса, в результате которого, в частности, был принят Кодекс ведения ответственного рыболовства. В ходе этого процесса на двадцатой сессии КОФИ, состоявшейся в марте 1993 года, ФАО было предложено в оперативном порядке подготовить в рамках Кодекса предложения по предотвращению смены рыболовными судами флага, которая оказывает воздействие на применение мер по сохранению и управлению в открытом море. В результате этого Конференция ФАО на своей двадцать седьмой сессии в ноябре 1993 года приняла Соглашение ФАО по открытому морю, которое является неотъемлемой частью Кодекса ведения ответственного рыболовства³.

42. Главная задача Соглашения ФАО по открытому морю состоит в решении проблемы смены рыболовными судами флага в качестве средства избежания соблюдения согласованных мер по сохранению и управлению. В широком смысле оно применимо к рыболовным судам, которые используются для рыбного промысла в открытом море⁴, и вступило в силу 24 апреля 2003 года.

43. Соглашение ФАО по открытому морю более подробно, нежели Конвенция Организации Объединенных Наций 1982 года, определяет обязанности государства флага⁵. Если в Конвенции Организации Объединенных Наций 1982 года просто предусматривается, что государства обязаны принимать такие меры или сотрудничать с другими государствами в принятии в отношении своих граждан таких мер, которые могут оказаться необходимыми для сохранения живых ресурсов открытого моря, то в Соглашении ФАО по открытому морю государствам предписывается принимать меры с целью обеспечить, чтобы рыболовные суда, имеющие право плавать под их флагом, не занимались какой-либо деятельностью, которая подрывает эффективность международных мер по сохранению и управлению⁶.

44. В Соглашении по открытому морю впервые установлена связь между правом плавать под флагом какого-либо государства и правом вести промысел в открытом море. Это представляет собой важный сдвиг в области контроля государств флага, ибо государству предоставляется средство надзора за судами, плавающими под его флагом. Каждому участнику предписывается:

- принимать меры к обеспечению того, чтобы его рыболовные суда не занимались никакой деятельностью, которая подрывает эффективность международных мер по сохранению и управлению⁷;

- не разрешать своим судам вести промысел в открытом море, если только они не имеют на это разрешения соответствующего органа или органов государства флага⁸;
 - убеждаться в том, что он может эффективно осуществлять свои обязанности по Соглашению по открытому морю, прежде чем разрешать какому бы то ни было рыболовному судну вести промысел в открытом море⁹.
45. Сторонам предписывается вести реестры своих рыболовных судов, которые имеют право осуществлять промысел в открытом море¹⁰.
46. Разрешения на ведение промысла могут подпадать под действие условий¹¹ и считаются аннулированными, если судно более не имеет права плавать под флагом выдавшего разрешение государства¹².
47. Свобода судов, ранее замеченных в несоблюдении, менять свой флаг ограничивается: стороны не должны выдавать разрешение ни одному рыболовному судну вести промысел в открытом море, если оно было ранее зарегистрировано на территории:
- другой стороны и подрывало эффективность международных мер по сохранению и управлению; или
 - государства, которое не является стороной в соглашении, при условии наличия достаточной информации в отношении обстоятельств, при которых разрешение на промысел было приостановлено или аннулировано.
48. Однако это не применяется в тех случаях, когда владение судном изменялось и новый владелец представил достаточные свидетельства, демонстрирующие, что предыдущий владелец или оператор не имеют дальнейших правовых, имущественных или финансовых интересов в отношении рыболовного судна и не контролируют его. Сторонам надлежит разрешать этим «несоблюдающим» судам вести промысел, только если они удостоверяются в том, что эти суда не будут наносить ущерба целям и задачам Соглашения по открытому морю¹³.
49. Эти положения усиливаются требованиями о мониторинге, контроле и наблюдении. Сторонам надлежит обеспечивать, чтобы суда под их флагами соблюдали стандартные маркировки судов¹⁴ и представляли информацию, которая будет давать возможность стороне выполнить свои обязательства по Соглашению по открытому морю¹⁵. Сторонам надлежит принимать меры контроля и наказания в отношении рыболовных судов, действующих в нарушение положений Соглашения, включая установление уголовной ответственности согласно национальному законодательству и введение санкций в целях обеспечения соблюдения¹⁶. Санкции должны лишать нарушителей выгод, полученных от их незаконной деятельности, и могут приводить к отказам в разрешении, приостановлению или аннулированию разрешений на промысел в открытом море¹⁷.
50. Меры контроля со стороны государства флага перекрываются требованием о том, чтобы стороны сотрудничали в принятии активных мер по обмену информацией, обеспечивали мониторинг и допускали возможность принятия мер по расследованию в отношении судов, плавающих под флагом других государств¹⁸. ФАО играет важную роль в сборе информации и обмене ею, включая создание базы данных о судах, имеющих право вести промысел в открытом

море, которая будет способствовать мониторингу судов и облегчит отслеживание инцидентов со сменой судами флага¹⁹.

51. Соглашение ФАО по открытому морю поощряет также усиление международного сотрудничества на глобальной, региональной, субрегиональной или двусторонней основе и повышение транспарентности за счет обмена информацией по вопросам промысла в открытом море²⁰.

52. Следует отметить, что критерий «реальной связи», упомянутой в статье 91 Конвенции Организации Объединенных Наций 1982 года, в контексте промысла в открытом море не наполнен каким-либо содержанием. «Связь», упомянутая в статье III.3 Соглашения ФАО по открытому морю, указывает на способность государства обеспечивать эффективный контроль в отношении его судов. Соглашение оставляет на рассмотрение сторон определить, какого рода связь должна существовать между судами и государствами флага, и затем отразить это в законодательстве.

Документы, исследования и доклады по Соглашению ФАО по открытому морю 1993 года

- «Ответственность государства флага и вклад заключенных недавно международных документов в дело предотвращения, сдерживания и искоренения незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла (НРП)», докладчик Анник Ван Хутте (Управление по правовым вопросам, ФАО), Неофициальные консультации ФАО по государствам флага с открытыми регистрами рыболовных судов и их воздействию на незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный промысел, 23–25 сентября 2003 года, Майами (штат Флорида), Соединенные Штаты Америки;
- “Legislating for Sustainable Fisheries – A Guide to Implementing the 1993 FAO Compliance Agreement and 1995 UN Fish Stocks Agreement” («Законодательные меры в интересах устойчивого рыболовства — руководство по осуществлению Соглашения ФАО по открытому морю 1993 года и Соглашения Организации Объединенных Наций по рыбным запасам 1995 года»), составители Уильям Эдесон (старший сотрудник по правовым вопросам, ФАО), Дэвид Фристоун (старший советник, Всемирный банк) и Элли Гунмутсдоттир (советник, Всемирный банк), Всемирный банк, 2001 год.
- “The FAO Compliance Agreement” («Соглашение ФАО об открытом море»), автор Джеральд Мур (бывший Юриконсульт ФАО), опубликовано в издании “Current Fisheries Issues and the Food and Agriculture Organization of the United Nations”, edited by Myron H. Nordquist and John Norton Moore, Center for Oceans Law and Policy, 2000.
- “Making the New Rules Work: Implementation of the Global Fisheries Instruments” («Новые нормы в действии: осуществление глобальных документов по вопросам рыболовства»), автор Дэйвид Бальтон (Директор Управления по сохранению морской среды, Государственный департамент Соединенных Штатов), опубликовано в издании “Current Fisheries Issues...” (см. выше).
- “Implementing the 1982 UN Convention, the FAO Compliance Agreement and the UN Fish Stocks Agreement” («Осуществление Конвенции Организации

Объединенных Наций 1982 года, Соглашения ФАО по открытому морю и Соглашения Организации Объединенных Наций по рыбным запасам»), автор Уильям Эдесон (Управление по правовым вопросам, ФАО), опубликовано в издании “Current Fisheries Issues... (см. выше).

- “Implementing the Law of the Sea Convention, the FAO Compliance Agreement and the UN Fish Stocks Agreement: A View from the World Bank” («Осуществление Конвенции по морскому праву, Соглашения ФАО по открытому морю и Соглашения Организации Объединенных Наций по рыбным запасам: точка зрения Всемирного банка»), автор Дэйвид Фристоун (старший советник Всемирного банка), опубликовано в издании “Current Fisheries Issues... (см. выше).
- “COFI Report of the twentieth session of the Committee in Fisheries”, Rome, 15–19 March 1993, FAO Fisheries Report No. 488 (Доклад о двадцатой сессии Комитета по рыболовству).
- “Technical Consultation on High Seas Fishing”, Rome, 7–15 September 1992. FAO Fisheries Report, No. 484 (Suppl.) (Технические консультации по рыбному промыслу в открытом море).
- “Report on the 102nd session of the FAO Council”, Rome, 9–20 November 1992. Report No. FAO-GIC-CL/102/REP (Доклад о 102-й сессии Совета ФАО).

2. Кодекс ведения ответственного рыболовства 1995 года

53. Кодекс ведения ответственного рыболовства был единогласно принят Конференцией ФАО 31 октября 1995 года²². В нем предусмотрен механизм национальных и международных усилий по поощрению ответственной эксплуатации живых ресурсов моря при поддержании гармонии в окружающей среде²³.

54. Кодекс является глобальным по своему масштабу; в нем охвачены все виды рыбопромысловой деятельности как в рамках, так и за пределами зон национальной юрисдикции, и, как таковой, он шире, чем Соглашение ФАО по открытому морю и Соглашение Организации Объединенных Наций по рыбным запасам. В нем отражен широкий круг вопросов, что способствует более эффективному сохранению рыбных ресурсов и управлению ими, включая явно избыточный потенциал глобального промыслового флота, неадекватный контроль за судами со стороны государств флага, неадекватное представление рыбопромысловых данных как государствам флага, так и прибрежным государствам и торговые ограничения, цель которых состоит в обеспечении защиты окружающей среды.

55. Хотя Кодекс является добровольным, он применим ко всем государствам и образованиям и ко всем рыбакам. С момента его принятия в 1995 году многие страны были вынуждены модифицировать свои законы о рыбном промысле в целях содействия осуществлению Кодекса²⁴.

56. Задачи Кодекса состоят в том, чтобы установить принципы и критерии национальных и международных правовых и организационных механизмов и обеспечить стандарты поведения лиц, занятых в секторе рыбного промысла. ФАО подготавливает и будет подготавливать по мере необходимости технические руководства в поддержку осуществления Кодекса.

57. Государствам флага отводится в Кодексе роль, аналогичная той, которую они призваны играть в других международных документах. Несмотря на то, что в рамках призыва к разработке Кодекса первостепенное внимание первоначально уделялось проблеме смены флага, эта тематика не рассматривается в нем исключительно и непосредственно. Вместе с тем в Кодексе рассматривается вопрос об обязанностях государства флага, и в его «Общих принципах» к государствам обращен настоятельный призыв осуществлять эффективный контроль государства флага с целью обеспечить надлежащее применение Кодекса. Государства флага должны обеспечивать, чтобы рыболовные суда, имеющие право плавать под их флагом, вели промысел в открытом море или в районах, находящихся под юрисдикцией других государств, только в том случае, если они имеют как удостоверение о регистрации, так и разрешение на промысел²⁵.

58. В Кодексе предусмотрен механизм мониторинга, контроля и наблюдения за судами: государствам флага надлежит регистрировать информацию об этих рыболовных судах, включая подробную характеристику судна, сведения о его владельце и разрешение на промысел²⁶. Рыболовные суда и установленные на них орудия лова должны маркироваться в соответствии с международно признанной системой маркировки²⁷ и согласно национальному законодательству.

59. В Кодексе к государствам обращен призыв признать Соглашение ФАО об открытом море и принять законы и постановления в целях его осуществления²⁸.

60. Государства флага могут обеспечивать соблюдение норм судами, плавающими под их флагом, через посредство национального законодательства и путем введения санкций, которые могут лишать нарушителей выгод, проистекающих из их незаконной деятельности, и в случае серьезных нарушений могут приводить к отказу в разрешении на промысел, его приостановлению или отмене²⁹.

61. Кроме того, в Кодексе содержится настоятельный призыв к государствам флага обеспечивать защиту их судов и экипажей за счет соблюдения международно признанных стандартов безопасности или принятия надлежащих требований безопасности в тех случаях, когда суда не подпадают под действие таких стандартов³⁰. Кодекс поощряет доступ судовладельцев и фрахтователей рыболовных судов к страхованию, достаточному для того, чтобы обеспечить защиту экипажей и их интересов, гарантировать возмещение ущерба третьих сторон и защитить их собственные интересы³¹. Государства флага должны обеспечивать, чтобы члены экипажей имели право на репатриацию³².

62. Косвенное упоминание о проблеме смены флага можно найти в статье 7.8.1, где предусматривается, что «без ущерба для соответствующих международных соглашений государства должны поощрять банки и финансовые учреждения, не требовать в качестве условия предоставления займа или ипотеки, чтобы рыболовные суда или вспомогательные промысловые суда плавали под флагом юрисдикции, отличной от государства выгодного владения, если такое требование будет приводить к увеличению вероятности несоблюдения международных мер по сохранению и управлению».

Документы, исследования и доклады по Кодексу ведения ответственного рыболовства

- “Closing the gap: the role of soft international instruments to control fishing”, by William Edeson («Ликвидация пробела: роль «необязательных» международных документов в контроле за рыболовством»), автор Уильям Эдесон (Управление по правовым вопросам ФАО), опубликовано в издании “Australian yearbook of international law”, vol. 20 (1999)
- Римская декларация об осуществлении Кодекса ведения ответственного рыболовства, принятая на Совещании министров ФАО по рыболовству, Рим, 10–11 марта 1999 года
- “Food and Agriculture Organization of the UN (FAO) — Code of Conduct for Responsible Fisheries”, by William Edeson («Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО) — Кодекс ведения ответственного рыболовства», автор Уильям Эдесон, Управление по правовым вопросам ФАО), опубликовано в издании International journal of marine and coastal law 11: 233–238 (1996)
- COFI-Report of the twenty-first session of the Committee on Fisheries, Rome, 10–13 March 1995. FAO Fisheries Report No. 524 (Доклад о двадцать первой сессии Комитета по рыболовству ФАО)
- Administrative report of the Technical Consultation of the Code of Conduct for Responsible Fisheries, Rome, 26 September — 5 October 1994. FAO Fisheries Report No. 515 (Административный доклад Технических консультаций по Кодексу ведения ответственного рыболовства)
- Report of the Expert Consultation of the Code of Conduct for Responsible Fishing — Fishing Operations, Sidney, British Columbia, Canada, 6–11 June 1994. FAO Fisheries Reports No. 506 (Доклад консультаций экспертов по Кодексу ведения ответственного рыболовства — рыбопромысловые операции)
- COFI Report of the twentieth session of the Committee on Fisheries, Rome, 15–19 March 1993. FAO Fisheries Report No. 488 (Доклад о двадцатой сессии Комитета ФАО по рыболовству)
- COFI Report of the nineteenth session of the Committee on Fisheries, Rome, 8–12 April 1991. FAO Fisheries Report No. 459 (Доклад о девятнадцатой сессии Комитета ФАО по рыболовству)

3. Международные планы действий (МПД)

63. В рамках Кодекса ведения ответственного рыболовства ФАО, как предусмотрено в статье 2(d), было разработано четыре международных плана действий (МПД-НРП, статья 4). Два плана, касающиеся акул и морских птиц, весьма конкретны по своей направленности, тогда как в двух других содержатся положения, касающиеся обязанностей государства флага. Международный план действий по регулированию рыбопромысловых мощностей был принят КОФИ на его двадцать третьей сессии в феврале 1999 года и одобрен Советом ФАО в июне 1999 года, тогда как Международный план действий по предупреждению, недопущению и искоренению незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла (МПД-НРП) был принят Советом ФАО в июне 2001 года. Как и Кодекс ведения ответственного рыболовства эти документы являются

добровольными по своему характеру в том смысле, что они не преследуют цели возложить на государства юридические обязательства.

64. В раздел III (Международные соображения) Международного плана действий по регулированию рыболовства включен ряд положений относительно обязанностей государств флага, в том числе призыв к государствам «признавать необходимость решать проблему тех государств, которые не выполняют своих обязанностей по международному праву в качестве государств флага в отношении своих рыболовных судов, в частности государств, которые не осуществляют эффективно своей юрисдикции и контроля над своими судами, эксплуатация которых может нарушать или подрывать соответствующие нормы международного права и международные меры по сохранению и управлению»³³.

65. Принятый КОФИ на его двадцать четвертой сессии в марте 2001 года³⁴ МПД-НРП является последним международным документом, заключенным в ответ на растущую обеспокоенность в связи с состоянием мировых рыбных запасов. МПД-НРП посвящен решению проблемы неэффективности существующих международных документов, касающихся НРП, ввиду отсутствия политической воли, неадекватности приоритетов, потенциала и ресурсов в плане их ратификации, присоединения к ним и их осуществления³⁵.

66. МПД-НРП представляет собой документ добровольного характера, разработанный в рамках Кодекса ведения ответственного рыболовства ФАО, и применительно к его осуществлению было разработано техническое руководство³⁶. Однако некоторые из его положений отражают обязательства, которые многие государства признали в качестве непреложных либо в рамках глобальных документов, либо через посредство региональных рыбохозяйственных организаций (РРХО). Кодекс применяется к толкованию и применению МПД-НРП и применительно к его взаимосвязи с другими международными документами³⁷. МПД-НРП касается сугубо вопросов рыболовства, и никакие его положения не определяют позиции государств в других форумах.

67. МПД-НРП выступает в качестве справочного перечня для государств флага, в качестве всестороннего «инструментария», где предусмотрены варианты решения проблемы НРП применительно к широкому кругу ситуаций. В ответ ожидается, что этот перечень будет использоваться в рамках двухгодичного процесса представления докладов государствами и РРХО, как предписано в МПД-НРП³⁸. Например, государства и РРХО могут сообщать, добились ли они успеха в осуществлении конкретных пунктов в перечне, если да, то каким образом, и почему некоторые другие пункты (или «инструменты») могли быть сочтены ими неприменимыми.

68. Цель МПД состоит в том, чтобы предотвратить, сдержать и искоренить НРП, предоставив в распоряжение государств всесторонние, эффективные и транспарентные меры, включая возможность создания надлежащих региональных рыбохозяйственных организаций в соответствии с международным правом³⁹.

69. Меры по предотвращению, сдерживанию и искоренению НРП предусмотрены в части IV МПД-НРП, включая международно согласованные рыночные меры, исследования и роль региональных рыбохозяйственных организаций. Обязанности распределяются между всеми государствами: государствами фла-

га, прибрежными государствами и государствами порта. Важно, что в МПД-НРП предусмотрен также перечень или «инструментарий» для осуществления действий прибрежными государствами и государствами порта в рамках их соответствующих юрисдикций, которые позволяют им возлагать обязательства на государство флага. Вкупе с требованиями, касающимися осуществления государством контроля за своими гражданами⁴⁰, данный перечень открывает возможность для не прямых проверок деятельности государства флага другими государствами и может оказаться полезным в процессе представления докладов⁴¹.

70. Обязанности государства флага составляют значительную часть текста МПД-НРП⁴². Меры проработаны в МПД-НРП гораздо более подробно, нежели в Соглашении ФАО об открытом море 1993 года и в Кодексе ведения ответственного рыболовства, и хотя в некоторых отношениях сфера охвата МПД-НРП аналогична предыдущим документам, обязанности государства флага изложены в нем более подробно, а кроме того, в него включены новые меры, в частности положения о попеременной смене флага, контроле государства порта за рыболовными судами и контроле за гражданами.

71. Обязанности государства флага подразделяются на следующие рубрики, охарактеризованные в подразделах (а)–(с) ниже:

- регистрация рыболовных судов⁴³
- информация о рыболовных судах⁴⁴
- разрешение на промысел⁴⁵

а) Регистрация рыболовных судов

72. Регистрация рыболовных судов имеет важное значение, ибо она является первым шагом в предупреждении смены флага судами, замеченными ранее в несоблюдении. Она позволяет также государствам флага вести мониторинг за своими судами, если они примут такое решение. Общая задача требования регистрации рыболовных судов состоит в предоставлении государствам возможности обеспечивать, чтобы рыболовные суда, плавающие под их флагом, не занимались НРП и не участвовали в деятельности по его поддержке. Для достижения этого государство флага, прежде чем регистрировать рыболовное судно, должно обеспечивать, чтобы оно могло выполнять свои обязанности в отношении судов, имеющих право плавать под его флагом⁴⁶.

73. В соответствии с Соглашением ФАО по открытому морю⁴⁷ государствам флага надлежит избегать предоставления своего флага судам, замеченным ранее в несоблюдении⁴⁸. Однако МПД идет дальше, чем Соглашение ФАО по открытому морю, и призывает все государства, имеющие отношение к механизму фрахта, включая государство флага и все другие государства, признающие такой механизм, принимать меры к обеспечению того, чтобы зафрахтованные суда не участвовали в НРП⁴⁹.

74. Смена флага и чередование флага представляют собой серьезные проблемы. Чередование флага — это практика, когда судно постоянно и весьма часто меняет флаг для целей уклонения от мер сохранения и управления или положений, принятых на национальном, региональном или глобальном уровне или для целей содействия несоблюдению таких мер или положений⁵⁰. Смена и чередование флага позволяют судовладельцам отыскивать государство флага, которое

не способно или не желает брать на себя ответственность за суда, плавающие под его флагом, и тем самым позволяет судам избегать соблюдения мер сохранения и управления⁵¹.

75. Согласно МПД-НРП, государствам рекомендуется предотвращать смену и чередование судами флага в целях уклонения от мер или положений сохранения и управления или их несоблюдения⁵². Кроме того, меры и стандарты, принимаемые государствами флага, должны быть единообразными во избежание создания стимулов к тому, чтобы владельцы судов меняли флаг, под которым плавают их суда, на флаги других государств⁵³.

76. Когда функции регистрации судна и выдачи разрешения на промысел разделены, могут возникать проблемы в плане способности государства вести мониторинг деятельности его рыболовных судов. Судну может оказаться проще вести НРП, а государству — более сложно вести мониторинг такой деятельности при наличии возможности зарегистрировать судно без представления доказательства разрешения на промысел.

77. Государствам рекомендуется осуществлять эти функции, обеспечивая, чтобы каждое из них надлежащим образом учитывало интересы другого. Государства флага должны обеспечивать соответствующую увязку между ведением судовых журналов и сведениями, которые собирают государства о своих рыболовных судах. Если такие функции выполняются не одним ведомством, государствам надлежит обеспечивать адекватное сотрудничество и обмен информацией между ведомствами, отвечающими за выполнение этих функций⁵⁴.

78. Согласно МПД, государству флага рекомендуется также принимать решение о регистрации какого-либо рыболовного судна в зависимости от своей готовности предоставить этому судну разрешение на промысел в водах, находящихся под его юрисдикцией, или в открытом море, либо в зависимости от наличия разрешения на промысел, выданного прибрежным государством судну, когда оно находится под контролем такого государства флага⁵⁵.

b) Информация о рыболовных судах

79. Как и в Соглашении ФАО по открытому морю и Кодексе ведения ответственного рыболовства ФАО, в МПД поощряется ведение отчетности и перечисляются параметры основной информации, которую необходимо собирать. Стандартная требуемая информация включает название судна, регистрационный номер, предыдущие названия и порт регистрации, предыдущий флаг, международные радиопозывные, наименование и адрес владельца (владельцев), место и дату постройки, тип судна, наименование и адрес эксплуатанта (эксплуатантов), тип метода ведения промысла, размеры судна, имена/наименования, адреса и гражданскую принадлежность физических или юридических лиц, под именем которых зарегистрировано судно, которые отвечают за руководство эксплуатацией судна и которые являются его реальными владельцами.

80. В дополнение к этой информации и в целях содействия предотвращению смены судами флага МПД-НРП предписывает также собирать информацию о предыдущих названиях и владельцах судна, включая сведения об имевших место ранее случаях несоблюдения судном действующих правил и его фотографии⁵⁷. Такая информация поможет государству флага обеспечивать монито-

ринг судов, имеющих право плавать под его флагом, и может осложнить смену флага судами, ранее замеченными в несоблюдении.

с) Разрешение на промысел

81. Как предписано в Соглашении Организации Объединенных Наций о рыбных запасах и Соглашении ФАО по открытому морю и сообразно с Кодексом ведения ответственного рыболовства ФАО, МПД-НРП рекомендует государствам обеспечивать, чтобы суда не могли вести промысел без разрешения⁵⁸. Суда, имеющие право вести промысел за пределами вод, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства флага, нуждаются в разрешении государства флага, а в случаях выдачи разрешения на промысел прибрежным государством оно должно обеспечивать, чтобы в его водах не осуществлялось промысла без разрешения, выданного судну государством флага⁵⁹.

82. Эти положения обеспечивают систему мониторинга и контроля, в рамках которой как на прибрежные государства, так и на государства флага возлагается ответственность за обеспечение того, чтобы государства, ведущие промысел в рамках их юрисдикций, получали надлежащие разрешения на промысел. Можно установить требование о том, чтобы разрешения, в которых должна указываться конкретная информация, как-то: название судна, район промысла, промысловый вид и используемое орудие лова, находились на борту⁶⁰.

83. Государства флага или прибрежные государства могут устанавливать условия для выдачи разрешения на промысел, включая требование о наличии на судне систем мониторинга, условия представления отчетности об уловах и перегрузке, работу наблюдателей, ведение промысловых и связанных с ними журналов, навигационное оборудование, соблюдение применимых международных конвенций и национальных законов и постановлений и особые маркировочные и опознавательные обозначения судна и орудия лова⁶¹. Это положение укрепляет способность государства флага вести более тщательный мониторинг деятельности судов, плавающих под его флагом.

84. Государства флага должны обеспечивать, чтобы их рыболовные, транспортные и вспомогательные суда не поддерживали НРП и не занимались им. С этой целью государства флага должны обеспечивать, чтобы их суда не занимались дозаправкой рыболовных судов, ведущих такую деятельность, и не перегружали рыбу на такие суда или с них, за исключением тех случаев, когда это необходимо по гуманитарным соображениям, включая безопасность членов экипажа⁶².

85. Государствам флага надлежит также обеспечивать, чтобы у всех их рыболовных, транспортных и вспомогательных судов, занимающихся перевалочными операциями в море, имелось заранее выданное разрешение на это государства флага. Государства флага должны сообщать об этом национальным рыбохозяйственным органам или иным обозначенным ведомствам и представлять сводную информацию об уловах и перевалке соответствующим региональным и международным организациям, включая ФАО, с учетом требований конфиденциальности⁶³.

Документы, исследования и доклады по международным планам действий

86. ФАО опубликовала следующие документы в связи с МПД:

- “The International Plan of Action on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: the legal context of a Non-Legally Binding Instrument”, by William Edeson («Международный план действий по незаконному, несообщаемому, нерегулируемому рыбному промыслу: правовой контекст юридически необязательного документа»), автор Уильям Эдесон, Управление по правовым вопросам, ФАО, опубликовано в издании International Journal of Marine and Coastal Law 16(4), 2001.
- “Report of the 2nd Technical Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing”, Rome, 22–23 February 2001. FAO Fisheries Report No. 646 (Доклад вторых технических консультаций по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу).
- “COFI – Report of the twenty-fourth session of the Committee on Fisheries”, Rome, 26 February – 2 March 2001. FAO Fisheries Report No. 655 (Доклад о двадцать четвертой сессии Комитета ФАО по рыболовству).
- «Report of the 120th session of the Council of FAO», Rome, 18–23 June 2001. Report No. CL 120/REP (Доклад о 120-й сессии Совета ФАО).
- “Report of the Technical Consultation on Illegal Unreported Unregulated Fishing”, Rome, 2–6 October 2000. FAO Fisheries Report No. 634 (Доклад технических консультаций по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу).
- “Report of and papers presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing organized by the Government of Australia in cooperation with FAO”, Sydney, Australia, 15–19 May 2000. FAO Fisheries Report No. 666 (Доклад и документы консультаций экспертов по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу, организованных правительством Австралии в сотрудничестве с ФАО).
- “Tools to address IUU fishing: the current legal situation”, by William Edeson («Средства решения проблемы НРП: нынешняя правовая ситуация»), автор Уильям Эдесон, Управление ФАО по правовым вопросам, подготовлено в качестве документа из серии специальных справочных материалов для консультаций экспертов по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу, организованных правительством Австралии в сотрудничестве с ФАО, Сидней, Австралия, 15–19 мая 2000 года.
- “National legislative options to combat IUU fishing”, by Blaise Kuemlangan («Варианты борьбы с НРП в рамках национального законодательства»), автор Блэйз Куемланган, Управление ФАО по правовым вопросам, подготовлено в качестве документа из серии специальных справочных материалов для консультаций экспертов по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу, организованных правительством Австралии в сотрудничестве с ФАО, Сидней, Австралия, 15–19 мая 2000 года.
- Illegal, unreported and unregulated fishing: considerations for developing countries”, by Transform Aqorau («Незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный промысел: соображения для развивающихся стран»),

автор Трансформ Акорау, юрисконсульт Рыболовного агентства Южнотихоокеанского форума, подготовлено в качестве одного из документов из серии специальных справочных материалов для консультаций экспертов по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу, организованных правительством Австралии в сотрудничестве с ФАО, Сидней, Австралия, 15–19 мая 2000 года.

4. Техническое руководство ФАО по ответственному рыболовству

87. ФАО опубликовала ряд технических руководящих указаний в поддержку осуществления Кодекса ведения ответственного рыболовства, в частности в отношении содержащихся в Кодексе требований, касающихся обязанностей государства флага:

- “Implementation of the International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing”. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries, No. 9, 2002 («Осуществление Международного плана действий по предупреждению, недопущению и искоренению незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла», Техническое руководство ФАО по ответственному рыболовству № 9, 2002 год)
- “Fisheries Management”. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries, No. 4, 1997 («Управление рыболовством». Техническое руководство ФАО по ответственному рыболовству № 4, 1997 год)
- “Fishing Operations”. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries, No. 1, 1996 («Рыбопромысловые операции». Техническое руководство ФАО по ответственному рыболовству № 1, 1996 год)

II. Прочая соответствующая деятельность ФАО

1. Прочие совещания и мероприятия, имеющие отношение к вопросу об обязанностях государства флага

88. В число прочих совещаний и мероприятий, имеющих отношение к данному вопросу, входят следующие:

а) совместное совещание Специальной рабочей группы ФАО/ИМО по незаконному, несообщаемому и нерегулируемому рыбному промыслу и смежным вопросам состоялось в Риме 9–11 октября 2000 года. На совещании был вынесен ряд рекомендаций относительно осуществления контроля со стороны государств порта и государств флага⁶⁴;

б) консультации экспертов по пересмотру мер, принимаемых государствами порта в целях борьбы с незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом, состоялось в штаб-квартире ФАО в Риме 4–6 ноября 2002 года. Консультации были созданы в целях содействия осуществлению МПД-НРП. Консультации способствовали также сотрудничеству с ИМО, призыв к которому сформулирован в пункте 90 МПД-НРП⁶⁵;

в) консультации экспертов по рыболовным судам, функционирующим в рамках открытых регистров, и их воздействию на незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный промысел состоялись в научном центре юго-

восточного рыбопромыслового округа Национальной службы морского рыбного промысла Национальной администрации по океану и атмосфере в Майами (штат Флорида), Соединенные Штаты Америки, с 23 по 25 сентября 2003 года. Эксперты уделили основное внимание воздействию НРП на глобальные рыбные ресурсы и урокам, которые можно извлечь из опыта государств флага, уже внедривших более строгий контроль за деятельностью своих рыболовных судов. В справочных документах, представленных в рамках консультаций, были освещены следующие темы: глобальная оценка масштабов НРП; эксплуатация рыболовных судов в рамках открытых регистров и осуществление ответственности государства флага; стандарты, касающиеся ответственности государства флага за рыболовные суда, содержащиеся в принятых недавно международных документах; международная сеть сотрудничества и координации в рамках деятельности по обеспечению мониторинга, контроля и наблюдения применительно к рыболовству (Международная сеть МКН). Было также представлено три целевых исследования экспертами из некоторых стран с открытыми регистрами (острова Кука, Кипр и Панама). В результате обсуждения за круглым столом по итогам презентаций был принят ряд рекомендаций относительно более эффективного применения контроля государства флага за рыболовными судами, особенно судами, функционирующими в рамках открытых регистров, в качестве средства сокращения распространенности НРП. В рекомендациях были обозначены меры, которые надлежит принимать всем государствам, т.е. государствам флага, прибрежным государствам и государствам порта, а также в целях оказания содействия развивающимся странам. Результаты консультаций экспертов призваны обеспечить материалы для обсуждения на технических консультациях по НРП, потенциалу флотов и субсидиям, которые запланированы на середину 2004 года в соответствии с решением, принятым Комитетом по рыболовству на его двадцать пятой сессии в феврале 2003 года⁶⁶.

2. Прочие соответствующие мероприятия в рамках программы «ФишКоуд»

89. Принимая Кодекс поведения, страны — члены ФАО просили организацию откликнуться на особые потребности развивающихся стран через посредство Межрегиональной программы помощи в осуществлении Кодекса (включая МПД и технические руководства). Впоследствии для поощрения ответственного рыболовства была учреждена специальная программа глобальных партнерств «ФишКоуд». Программа включает глобальный компонент, в рамках которого основное внимание уделяется нормативным вопросам, касающимся конкретных статей Кодекса поведения, и региональный компонент, занимающийся аспектами осуществления Кодекса в рамках конкретных географических районов. Особого внимания заслуживают два направления деятельности программы «ФишКоуд»: одно из них посвящено оказанию содействия развивающимся странам в осуществлении Кодекса поведения в плане мониторинга, контроля и обеспечения соблюдения, а другое — поддержке осуществления МПД-НРП. В контексте работы по обязанностям государства флага может представлять интерес ряд докладов, статей и документов, опубликованных в рамках программы «ФишКоуд»:

- “Fishing Vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities. Information and options”, by Judith Swan («Эксплуатация рыболовных судов в рамках открытых регистров и осуществление государствами флага своих обязанностей. Информация и мнения», автор Джу-

дит Свон, консультант Службы международных учреждений и связи, Департамент рыболовства ФАО). FAO Fisheries Circulars C980, 2002

- “Report of the National Workshop on Fisheries Monitoring, Control and Surveillance in support of Fisheries Management in Goa, India, 12–17 February, 2001”. FAO/FISHCODE Project, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-7 (En) («Доклад национального семинара по мониторингу, контролю и наблюдению за рыболовством в поддержку управления рыбным промыслом, Гоа (Индия), 12–17 февраля 2001 года»)
- “Final Report on Legal Advice to Thailand”, by Ted McDorman («Окончательный доклад по юридическим консультациям для Таиланда», автор Тэд Макдорман, юридический консультант). FAO/FISHCODE Project, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-4 (En), 2000
- “Report of a Regional Workshop on Fisheries Monitoring, Control and Surveillance, held at Muscat, Sultanate of Oman, 24–28 October 1999”. FAO/FISHCODE Project, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-3 (En) («Доклад регионального практикума по мониторингу, контролю и наблюдению за рыболовством, состоявшегося в Мускате (Султанат Оман), 24–28 октября 1999 года»)
- “Report of the Regional Workshop on Fisheries Monitoring, Control and Surveillance, held at Kuala Lumpur and Kuala Terengganu, 29 June – 3 July 1998. Supplement 2. Technical Papers”. FAO/FISHCODE Project, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-1/Suppl.2 («Доклад регионального практикума по мониторингу, контролю и наблюдению за рыболовством, состоявшегося в Куала-Лумпуре и Куала-Теренгану 29 июня — 3 июля 1998 года»)

3. Помощь ФАО странам, в том числе в осуществлении Соглашения ФАО по открытому морю 1993 года, Кодекса поведения, МПД и других соответствующих документов, касающихся рыболовства (включая Конвенцию Организации Объединенных Наций 1982 года и Соглашение Организации Объединенных Наций по рыбным запасам 1995 года)

90. ФАО оказывает содействие и независимые консультации в области сельскохозяйственной политики (включая рыболовство) и планирования и в сфере административно-правительственных структур, необходимых для развития. Более конкретно ФАО оказывает содействие правительствам в подготовке национального законодательства (законов и постановлений), соглашений и других правовых текстов и оказывает консультативные услуги по международным структурам и соблюдению норм международного права. Важнейшее значение в реализации этих задач имеет ознакомление стран (в расчете на возможное осуществление) с международными документами, разработанными под эгидой ФАО, и, конечно же, с другими соответствующими международными документами, которые им следует выполнять. В ходе этой работы был накоплен широкий компаративный опыт применительно к нынешней практике и условиям, сложившимся в странах, и применительно к их разнообразным потребностям и трудностям, с которыми они сталкиваются при внедрении и осуществлении различных требований и подходов, предусмотренных в международных документах, упомянутых в настоящем докладе.

91. Содействие оказывается не только отдельным странам, но и в контексте региональных проектов, затрагивающих несколько стран. В рамках ряда региональных практикумов и семинаров уделялось внимание ознакомлению с новыми международными рыбохозяйственными документами, и при этом преследовались как цели ознакомления стран с новыми подходами и событиями, так и задачи обеспечения учета региональных и местных условий в рамках процесса осуществления. В ходе этой работы за последние 10 лет был опубликован ряд докладов и документов, которые могут иметь отношение к вопросу об обязанностях государства флага.

а) Документы, подготовленные в рамках проектов ФАО по оказанию помощи странам:

- «Оказание содействия в разработке законопроектов по морскому рыбному промыслу в Анголе», автор Жозе Луиш Жезуш, октябрь 2003 года, в рамках TCP/ANG/2901
- «Оказание содействия в разработке законопроектов по морскому рыбному промыслу на Коморских островах», июнь 2003 года, автор Патриция Талла (управление ФАО по правовым вопросам), в рамках TCP/COI/.....
- «Оказание содействия в разработке законопроектов по морскому рыбному промыслу в Габоне», февраль 2003 года, автор Патриция Талла (Управление по правовым вопросам, ФАО), в рамках TCP/GAB/.....
- «Создание во Вьетнаме базы законов и постановлений по рыболовству», авторы докладов У.Р. Эдесон, Т. Лобач, Г. Оостгард, А. Ван Хутте и А. Ваге, 2001–2003 годы, в рамках проекта сотрудничества между Норвегией и Вьетнамом
- «Оказание содействия в разработке законопроектов по управлению рыбными и морскими ресурсами», март 2003 года, автор Анник Ван Хутте, в рамках TCP/MVD/2801
- «Оказание содействия в разработке законодательства по морскому рыбному промыслу», автор Жозе Луиш Жезуш, сентябрь 2002 года, Оказание содействия Мозамбику в рамках TCP/MOZ/0170
- «Законодательство о рыбном промысле в открытом море — проект окончательного доклада», автор Илья Бетлем (Управление ФАО по правовым вопросам), февраль 2002 года. Оказание содействия Барбадосу в рамках TCP/BAR/0167(A)
- «Обзор законодательства Сент-Люсии в области рыбного промысла — доклад правительству Сент-Люсии» на основе работы Джеральда Мура, сентябрь 2001 года. Оказание содействия Сент-Люсии в рамках TCP/STL/0165(A)
- «Оказание содействия в разработке законодательства по морскому рыбному промыслу: Индонезия и международные рыбохозяйственные соглашения», автор Хасжим Джалал, март 2001 года. Оказание содействия Индонезии в рамках TCP/INS/8922
- «Доклад об оказании содействия Королевству Тонга в сфере законодательства по вопросам рыболовства», автор Блейз Куэмланган (Управление

ФАО по правовым вопросам), декабрь 2000 года. Оказание содействия Королевству Тонга в рамках TCP/TON/8923

- «Законодательство по вопросам рыболовства в открытом море — окончательный доклад», авторы Илья Бетлем и Кристина Лерия (Управление ФАО по правовым вопросам), август 2000 года. Оказание содействия Малайзии в рамках TCP/MAL/8921 (A)
- «Оказание содействия в вопросах обязанностей государства флага в отношении рыболовных судов согласно документам Организации Объединенных Наций — доклад правительству Сейшельских Островов относительно изменений в национальном законодательстве в целях осуществления соглашений по вопросам рыболовства», автор Лоренс К. Кристи (Управление ФАО по правовым вопросам), февраль 2000 года. Оказание содействия Сейшельским Островам в рамках TCP/SEY/8921
- «Обзор закона о морском рыбном промысле — доклад правительству Южной Африки», авторы А. Дьмонд, Д. Девин, У.Р. Эдесон, Д. Фредерикс, Т. Папье и Г. Ульфстайн, февраль 1997 года. Оказание содействия Южной Африке в рамках GCP/INT/606/NOR, доклад № FIMPLAP 96/46
- «Обзор закона о морском рыбном промысле — доклад правительству Намибии», автор Лоренс Кристи (Управление ФАО по правовым вопросам), сентябрь–октябрь 1996 года. Оказание содействия Намибии в рамках GCP/INT/606/NOR, доклад № FIMPLAP 96/34

b) Документы, подготовленные в рамках проектов ФАО с региональной направленностью:

- “Development of Standards for the Construction and Inspection of Small Fishing Vessels”, 2003. Organization of Eastern Caribbean States region. TCP/RLA/0069 («Разработка стандартов строительства и инспекции малотоннажных рыболовных судов»), 2003 год, регион Организации восточно-карибских государств)
- “Report of the Workshop on the Harmonization of Marine Fisheries Policy within Coastal Countries of the Southern African Development Community”, Zanzibar, United Republic of Tanzania, 24–27 July 2001”. FAO Fisheries Report No. 662 («Доклад о семинаре по согласованию политики в области морского рыбного промысла среди прибрежных стран Сообщества по вопросам развития стран юга Африки», Занзибар, Объединенная Республика Танзания, 24–27 июля 2001 года)
- “Report prepared for the Governments of the Organization of Eastern Caribbean States on the Implementation of Recent International Fisheries Agreements”, by S. Hodgson and H. Walters, October 1996. GCP/INT/606/NOR, Report No. FIMPLAP 97/40 («Доклад, подготовленный для правительств Организации восточнокарибских государств по вопросам осуществления принятых недавно международных соглашений по рыболовству», авторы С. Ходжсон и Х. Уолтес)

С. Международная организация труда

МОТ и морской сектор

(Подготовлено Международным бюро труда)

92. В настоящем докладе представлена информация общего характера, обзор мер, принимаемых в настоящее время, и резюме последних исследований МОТ по вопросу об осуществлении действующих прав государствами флага. Основное внимание уделяется в нем двум секторам: торговому судоходству и рыболовству.

93. Главный веб-сайт МОТ применительно к ее работе в морском секторе: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti.htm

I. Информация общего характера и обзор нынешних мер, принимаемых в отношении осуществления государствами флага действующих правил

1. Торговое судоходство

а) Общие сведения

94. Все государства стремятся достичь всестороннего социального прогресса, как подчеркивается в Международном пакте об экономических, социальных и культурных правах. Главная цель Международной организации труда состоит в поощрении возможностей мужчин и женщин в плане получения достойной и продуктивной работы при обеспечении свободы, справедливости, безопасности и человеческого достоинства. Достойная работа означает продуктивный труд, при котором все права защищены, который позволяет получать адекватный доход при адекватной социальной защите. Это означает также достаточную работу в том смысле, что все должны иметь полный доступ к возможностям извлечения дохода. Цель получения достойной работы столь же применима к морякам, сколь и к трудящимся на суше. Мужчины и женщины, работающие на торговых и рыболовных судах, имеют, таким образом, право на достойную и продуктивную работу при обеспечении свободы, справедливости, безопасности и человеческого достоинства.

95. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву возлагает на государство флага главную ответственность за обеспечение таких условий на море. В статье 94 ЮНКЛОС «Обязанности государств флага» предусматривается, что «каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом». Далее предусмотрено следующее:

«каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

- а) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;
- б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;

с) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения» (пункт 3).

96. Конвенции и рекомендации МОТ — как основные конвенции, применимые ко всем трудящимся, так и конкретные стандарты труда на море — являются применимыми международными документами, регулирующими условия труда. С 1920 по 1996 год МОТ приняла 39 конвенций и других международных документов, касающихся условий жизни и работы моряков⁶⁷. Эти стандарты касаются таких вопросов, как: профессиональная подготовка и получение работы; условия принятия на работу; освидетельствование компетентности; общие условия труда; безопасность, здоровье и благосостояние; инспекции условий труда; социальное вспомоществование. Стандарты могут включать положения, которые надлежит осуществлять государствам флага, государствам порта или государствам, предоставляющим рабочую силу. Если ряд конвенций был ратифицирован более чем 60 государствами, то некоторые другие были ратифицированы лишь несколькими государствами.

97. Особенно важным аспектом работы МОТ, посвященной морским вопросам, является то обстоятельство, что в разработке стандартов непосредственно участвуют не только правительства, но и представители судовладельцев и моряков. В рамках этого трехстороннего подхода все три группы имеют не только возможность изъясления своей позиции, но и право голоса при принятии решений.

98. Работа МОТ не заканчивается с принятием стандартов. Детально проработанный механизм надзора, предписанный в Уставе МОТ, выходит далеко за рамки одностороннего соблюдения государствами, ратифицировавшими конвенции, и позволяет всем трем составным группам процесса МОТ следить за применением стандартов государствами-членами. Прежде всего, согласно статье 19 Устава МОТ государства-члены обязуются представить Конвенцию, принятую на Конференции МОТ, «на рассмотрение власти или властей, в компетенцию которых входит этот вопрос, для принятия соответствующего закона и для принятия мер другого порядка». После ратификации Конвенции государства представляют МОТ периодические доклады о ее применении на основе конкретного формата, определенного руководящим органом МОТ. Затем эти доклады, представленные во исполнение статьи 22 Устава МОТ, рассматриваются Комитетом экспертов по применению конвенций и рекомендаций, а также Международной конференцией труда, или конкретно ее трехсторонним Комитетом по применению конвенций и рекомендаций. В дополнение к этой процедуре «отчетности» статья 24 Конвенции предусматривает, что какая-либо профессиональная ассоциация предпринимателей или трудящихся может делать Международному бюро труда представление о том, что какой-либо член не обеспечил, по ее мнению, в каком бы то ни было отношении эффективного соблюдения в рамках своей юрисдикции какой-либо конвенции, участником которой он является. Наконец, жалоба, поданная государством-членом или делегатом на Конференции во исполнение статьи 26 Устава, может привести к назначению комиссии для расследования и, в конечном счете, к принятию решения Международным Судом.

99. Наиболее всеобъемлющими стандартами труда на море являются положения Конвенции 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (№ 147). Конвенция № 147 предусматривает, в частности, что ратифицирующие ее госу-

дарства-члены должны брать на себя обязательства по принятию законов и постановлений, охватывающих широкий круг вопросов, и осуществлять эффективную юрисдикцию или контроль за судами, зарегистрированными на их территории, применительно к этим вопросам. В число рассматриваемых вопросов входят следующие: стандарты безопасности, включая стандарты компетенции, часы работы и укомплектование экипажей; надлежащие меры социального обеспечения; меры по обеспечению надлежащих условий труда и жизни на борту судна в той мере, в какой, по мнению члена, они не охвачены в трудовых соглашениях или в постановлениях компетентных судов, одинаково обязательных как для судовладельцев, так и для моряков. В числе других требований следует отметить, что члены должны удостоверяться посредством инспекций или другими способами в том, что суда, зарегистрированные на их территории, соблюдают применимые действующие международные конвенции о нормах труда, ратифицированные ими, вышеуказанные законы и постановления и, в зависимости от национального законодательства, применимые трудовые соглашения. Член должен организовывать официальное расследование в связи с любыми серьезными людскими потерями на море. В Конвенции предусмотрены меры контроля со стороны государства порта. Протокол 1996 года к Конвенции № 147 расширяет сферу действия Конвенции, в частности за счет включения вопроса об ограничении продолжительности рабочего дня моряков и предписания о минимальных периодах отдыха. Конвенция № 147 была ратифицирована 44 государствами, в которых зарегистрировано примерно 50 процентов мирового флота (с точки зрения тоннажа).

100. МОТ активно поощряет принятие Конвенции № 147 и Протокола 1996 года к ней в рамках осуществляемой ею программы «Достойная работа в морской отрасли».

101. Применительно к осуществлению действующих правил государствами флага особое значение имеют принятые недавно два комплекса стандартов — Конвенция № 178 об инспекции условий труда и быта моряков и сопровождающая ее Рекомендация № 185. В Конвенции № 178, в частности, предусматривается, что государство-член, ратифицирующее Конвенцию, должно обеспечивать, чтобы все суда, зарегистрированные на его территории, инспектировались по меньшей мере каждые три года, а когда это практически осуществимо, то ежегодно, на предмет проверки того, чтобы условия труда и жизни моряков на борту соответствовали национальным законам и постановлениям. По состоянию на 12 августа 2003 года Конвенция № 178 была ратифицирована лишь восемью странами.

102. Все конвенции и рекомендации МОТ имеются на Интернетe, и с ними можно ознакомиться, посетив информационную страницу МОТ по адресу: www.ilo.org и щелкнув на словах “International Labour Standards”. Перечень стандартов, касающихся конкретно морского сектора, можно найти по адресу: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/standards.htm.

103. Собственными силами или в сотрудничестве с Международной морской организацией, Всемирной организацией здравоохранения или другими специализированными учреждениями системы Организации Объединенных Наций МОТ подготовила ряд кодексов и руководств, в которых сформулированы руководящие указания по осуществлению государствами флага трудовых стандартов в морском секторе. В качестве примеров можно отметить: *Inspection of*

labour conditions on board ship: Guidelines for procedure («Инспекции в области труда на борту судов: процедурное руководство», опубликовано в 1990 году) и *IMO/ILO Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers' Hours of Work or Hours of Rest* («Руководство ИМО/МОТ по разработке таблиц графика работы моряков на борту судов и форматов записи часов работы или часов отдыха моряков», опубликовано в 1999 году).

104. МОТ участвует также в качестве наблюдателя (насколько позволяют ресурсы) в работе комитетов ряда региональных договоренностей о контроле государств порта. В результате этого, особенно в странах, морские органы которых подписали Парижский меморандум о взаимопонимании в отношении контроля государств порта, суда (и косвенным образом власти государств флага) вынуждены обеспечивать, чтобы условия жизни и работы находились, как минимум на уровне стандартов Конвенции № 147. В статье 4 Конвенции предусматривается, что государство порта «может принимать меры, необходимые для исправления любых условий на борту судов, которые, очевидно, угрожают безопасности или здоровью». Что касается Конвенции, то должностные лица по контролю государств порта обычно сосредотачивают внимание на безопасности и вопросах здоровья (т.е. питание, проживание, медицинское оборудование), а не на прочих вопросах (например, трудовые договоры, пособия по болезни и нетрудоспособности).

в) Меры, принимаемые в настоящее время в отношении осуществления действующих правил государствами флага

105. Следуя рекомендациям своей двусторонней Совместной комиссии по морским вопросам и последующим решениям своего Административного совета, ИМО в настоящее время работает над сведением своих конвенций и рекомендаций по вопросам трудовых норм в морском секторе в единую сводную рамочную конвенцию. Административный совет учредил для этой цели трехстороннюю рабочую группу высокого уровня по трудовым нормам в морском секторе. Эта Группа высокого уровня и ее подгруппа провели несколько совещаний в целях обсуждения структуры и содержания нового стандарта. Бюро (секретариат МОТ) подготовило справочные документы для рассмотрения на этих совещаниях и доклады, в которых резюмируются обсуждения на этих совещаниях. С этими документами можно ознакомиться на веб-сайте МОТ, касающемся ее работы в морском секторе. Особо важные документы отмечены в пунктах 118–120 ниже.

106. Новый стандарт, как ожидается, будет принят сессией Международной конференции труда по морским вопросам в 2005 году. Он должен оказать существенное воздействие на роль государств флага в том, что касается условий жизни и работы на борту судов.

107. Важнейшим вопросом на протяжении всей подготовительной работы выступало обеспечение эффективного соблюдения новой конвенции. В нынешний проект конвенции включена рубрика (одна из пяти), конкретно посвященная обеспечению соблюдения. Этот раздел призван объединить различные аспекты обеспечения соблюдения на национальном уровне воедино применительно ко всему тексту конвенции, тем самым четко определив роли различных действующих лиц в области обеспечения соблюдения. Предполагается, что новый

стандарт будет включать как традиционные виды практики обеспечения соблюдения посредством инспекций и санкций, так и более современные ее виды, направленные на обеспечение непрерывного соблюдения между инспекциями. Группа высокого уровня в целом одобрила принятие какой-либо формы системы освидетельствования вкупе с другими мерами (существующие конвенции МОТ лишь предусматривают освидетельствование компетенции различных позиций и удостоверение о медицинской пригодности). Государства — члены МОТ, ратифицирующие Конвенцию, должны будут устанавливать систему обеспечения соблюдения Конвенции. Эта система должна будет соответствовать определенным мерам контроля качества, обсуждение которых еще не завершено.

108. Как указано выше, сводная Конвенция призвана обеспечить придание особого значения необходимости в том, чтобы каждый член представлял свидетельства своего соблюдения норм Конвенции и имел общую систему контроля качества при независимой оценке. За счет внедрения таких мер органы надзора смогут наиболее эффективно следить за осуществлением норм ратифицирующими членами и оценивать, в какой мере действительно обеспечивается желаемое соответствие единым стандартам.

109. Для обеспечения непрерывного обзора Конвенции предполагается создать специальный трехсторонний морской орган, подотчетный Административному совету МОТ. Упрощенная процедура принятия поправок будет способствовать своевременному обновлению технических положений с учетом изменений в морском секторе. Кроме того, уделяется внимание обеспечению более существенной роли правительств, судовладельцев и моряков в консультировании существующих органов МОТ, отвечающих за мониторинг соблюдения международных трудовых норм.

110. Информация, касающаяся разработки стандарта, включая доклады, подготовленные для совещаний и доклады об их работе, помещена на веб-сайте МОТ.

111. Другая деятельность, осуществлявшаяся в последнее время в отношении выполнения действующих норм государствами флага, охарактеризована в разделе II ниже.

2. Рыбный промысел

а) Общие сведения

112. МОТ приняла также семь стандартов (пять конвенций и две рекомендации) в секторе рыбного промысла. Они касаются следующих вопросов: минимальный возраст, медицинский осмотр, условия проживания, трудовые договоры, свидетельства о квалификации, профессиональная подготовка и часы работы. С ними можно ознакомиться, посетив вышеуказанную веб-страницу, посвященную трудовым нормам в морском секторе.

113. Кроме того, собственными силами или в сотрудничестве с Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций, Международной морской организацией и другими специализированными учреждениями системы Организации Объединенных Наций МОТ приняла несколько кодексов и руководств, где сформулированы руководящие принципы в отношении выполнения государствами флага трудовых норм в морском секторе.

b) Меры, принимаемые в настоящее время в отношении осуществления действующих правил государствами флага

114. Во исполнение решений, принятых Административным советом, ИМО ведет подготовку всеобъемлющего стандарта (конвенции и рекомендации) о трудовых нормах в секторе рыбного промысла. Этот новый стандарт обеспечит пересмотр семи вышеуказанных стандартов и будет завершен в 2005 году.

115. Слишком рано говорить о том, насколько новый стандарт улучшит выполнение действующих правил государствами флага. Однако в рамках своей подготовительной работы Бюро собирает мнения о возможных положениях о контроле со стороны государств порта и более существенной роли прибрежных государств касательно условий труда на рыболовных судах, ведущих деятельность в их исключительных экономических зонах. Информация о разработке стандарта представлена на веб-сайте МОТ.

II. Последние исследования, имеющие отношение к выполнению действующих правил государствами флага

1. Судходство

**Двадцать девятая сессия Паритетной морской комиссии
(22–26 января 2001 года)**

116. На своей последней полной сессии двусторонняя паритетная морская комиссия обсудила, в частности, доклад, озаглавленный «Воздействие изменений в структуре судходства на условия жизни и работы моряков». В докладе представлена подробная информация об условиях работы моряков. В нем рассмотрены некоторые из основных изменений, происшедших в мировом судходстве и оказавших воздействие на рынок труда и условия работы и жизни в секторе судходства. Кроме того, в нем рассмотрены некоторые аспекты рынка труда применительно к морякам, а также ряд изменений, которые оказали воздействие на условия работы, включая уменьшение влияния национальных нормативных режимов и последствия набора на международной основе для трудоустройства моряков. В докладе обсуждаются такие вопросы, как заработная плата, часы работы, питание, проживание и социально-бытовое обслуживание, а также гендерные вопросы и проблема оставления моряков. В заключении доклада сформулированы выводы и тезисы для обсуждения.

117. Комиссия приняла ряд резолюций, включая резолюцию с призывом о созыве трехсторонней рабочей группы высокого уровня по морским трудовым нормам, как охарактеризовано выше (пункт 105). В другой резолюции, посвященной эксплуатации неполноценных судов, Комиссия выразила обеспокоенность тем, что эксплуатация неполноценных судов характеризуется условиями, существенно более низкими, чем требования, предписанные Международной морской организацией, и пренебрежением другими международными требованиями. В этой связи она призвала к принятию мер с целью обеспечить надлежащий учет применимых социально-трудовых стандартов МОТ при определении неполноценности судна или операции. Еще в одной резолюции Комиссия отметила, что вопрос об удобных флагах стоит на повестке дня конференций МОТ с 1933 года и, несмотря на многочисленные доклады, исследования, конвенции, рекомендации и резолюции по этому вопросу, он остается одной из

важнейших проблем для моряков. Эта последняя резолюция повлекла за собой созыв совещания экспертов по международным регистрам (см. пункты 122–126 ниже).

Совещания Трехсторонней рабочей группы высокого уровня по морским трудовым нормам и ее подгруппы (деятельность не завершена)

118. Сообразно с вышеуказанным, как для Группы высокого уровня и ее подгруппы, так и по итогам их деятельности был подготовлен ряд докладов, которые имеют отношение к вопросу о выполнении действующих норм государствами флага, в частности:

- анализ важнейших аспектов достойной работы в морском контексте (STWGMLS/2002/5)
- соображения в отношении положений об инспекциях и контроле в сводной конвенции по морским трудовым нормам (TWGMLS/2002/1)

119. В докладе, озаглавленном «Анализ важнейших аспектов достойной работы в морском контексте», предприняты попытки определить вопросы, касающиеся применения концепции достойной работы к сектору торгового флота. Подробно проанализирована степень, в которой принципы достойной работы являются элементом повседневной практики в морском секторе. В докладе сформулирован вывод о том, что еще предстоит решить ряд проблем, которые необходимо будет учесть в рамках усилий по консолидации.

120. В докладе, озаглавленном «Соображения в отношении положений об инспекциях и контроле в сводной конвенции по морским трудовым нормам», уделяется основное внимание главным составным элементам возможных положений системы обеспечения соблюдения сводной конвенции. В нем предложен ряд элементов, основывающихся на различных решениях и идеях, предложенных для укрепления инспекций и контроля. Кроме того, в нем предлагается отвести центральную роль государству флага и проработаны внутренние процедуры подачи жалоб и урегулирования претензий в качестве важного средства обеспечения подотчетности государств флага или судовладельцев, эксплуатирующих неполноценные суда, а также распространения информации о неполноценных судах.

121. Находящийся в стадии доработки проект конвенции будет выставлен на веб-сайте МОТ. Обращается внимание на статьи, рубрики, положения и кодекс (как обязательные, так и рекомендательные), касающиеся обеспечения соблюдения. В их число входят положения, относящиеся не только к роли государств флага в обеспечении соблюдения, но и к роли государств порта и государств, предоставляющих рабочую силу.

Совещание экспертов об условиях работы и жизни моряков на борту судов, занесенных в международные регистры (Женева, 6–8 мая 2002 года)

122. Для этого совещания был подготовлен ряд справочных документов.

123. В докладе 1 изложены результаты исследования о факторах и переменных, оказывающих воздействие на условия жизни и работы моряков, и доку-

ментально отражена нынешняя практика. Информация была собрана за счет проведения обследований по следующим темам: а) общие вопросы, касающиеся проверки условий жизни и работы, ограничений на использование иностранных моряков, законодательство и коллективные трудовые договоры для граждан и неграждан; б) условия найма в государствах флага с уделением особого внимания вопросам набора кадров, минимальному возрасту, заработной плате, состоянию здоровья и социальному вспомоществованию; в) вопросы, адресованные странам, предоставляющим рабочую силу, с уделением особого внимания тому, в какой степени внутреннее законодательство может защищать моряков, работающих на судах, плавающих под иностранными флагами. В докладе особо отмечается широкий диапазон условий жизни и работы моряков в отрасли, которая претерпевает существенные социально-экономические изменения. В нем подтверждается необходимость пересмотра и обеспечения соблюдения норм, действующих на национальном и международном уровнях, в целях защиты сектора и работающих в нем моряков.

124. В докладе 2 представлены целевые исследования по судовым регистрам Дании, Индии, острова Мэн, Панамы и Филиппин применительно к вопросам труда.

125. В докладе 3 сформулированы выводы на основе глобального исследования, представленного в докладе 1, и целевых исследований, охарактеризованных в докладе 2. В нем, в частности, сделан вывод о том, что нормативная структура некоторых открытых регистров, будучи весьма подробной в отношении, например, вопросов технической безопасности, нередко бывает неадекватной применительно к социальным вопросам, особенно в отношении обеспечения соблюдения действующих правил. Возникает также вопрос о том, имеют ли некоторые государства флага возможность или желание вмешиваться в ситуацию в целях обеспечения соблюдения их собственных норм судоходства.

126. В итоговом докладе совещания резюмируется работа совещания и приводится консенсусное заявление совещания экспертов. Особое отношение к вопросу о выполнении действующих правил государствами флага имеют пункты 58–60 доклада, где изложены мнения групп судовладельцев, моряков и правительств, а также приводится полный текст консенсусного заявления совещания экспертов (см. пункт 136 ниже).

Объединенная специальная рабочая группа экспертов ИМО/МОТ по вопросам ответственности и компенсации в отношении претензий в случае смерти моряков, нанесения им телесных повреждений и оставления их без помощи

127. Совместная рабочая группа ИМО/МОТ встречалась за последние годы пять раз. Перечисленные ниже документы имеют особо важное значение для работы Консультативной группы. В них приведена общая информация о проблемах, касающихся претензий, возникающих в случае смерти моряков или нанесения им телесных повреждений, и проблемах оставления моряков без помощи, резюмированы обсуждения Объединенной рабочей группы по этим вопросам и изложены предлагаемые решения, включая две совместные резолюции, адресованные государствам — членам ИМО и МОТ.

- Доклад первой сессии Объединенной рабочей группы, в частности выводы, сформулированные в пунктах 11.1–11.6 (см. особенно пункт 11.5)

- Доклад о работе третьей сессии Объединенной рабочей группы, в частности проекты резолюций о руководстве о несении финансовой ответственности в случае оставления моряков без помощи и о руководстве в отношении ответственности судовладельцев по договорным претензиям в случае нанесения морякам телесных повреждений или их смерти (проекты резолюций впоследствии были доработаны и согласованы как ИМО, так и МОТ)
- Доклад о работе четвертой сессии Объединенной рабочей группы (прилагается к документу GB.286/STM/3), в частности приложение 2, в котором содержится «Вопросник о мониторинге осуществления резолюций и руководств, касающихся несения финансовой ответственности в случае оставления моряков без помощи», и приложение 3, касающееся Руководства по ответственности судовладельцев в отношении договорных претензий в случае нанесения морякам телесных повреждений или их смерти и «Вопросника для государств касательно осуществления»
- Доклад о работе пятой сессии Объединенной рабочей группы, в котором Группа вновь обратилась к правительствам с просьбой о представлении докладов о случаях оставления моряков без помощи и ответов на вопросник, касающийся мониторинга и осуществления руководства о несении финансовой ответственности в случае оставления моряков без помощи. Кроме того, Группа достигла договоренности о том, что пришло время обратиться в Административный совет МОТ и Юридический комитет ИМО с просьбой уполномочить Группу приступить к разработке более долгосрочных устойчивых решений проблемы финансовой ответственности применительно к компенсации в случаях смерти и телесных повреждений.

128. С этими документами можно ознакомиться на веб-сайте МОТ по адресу: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti.htm.

Прочие публикации

129. В ближайший период МОТ опубликует два издания, касающихся сектора судоходства, которые будут иметь отношение к обеспечению соблюдения. Первое касается моряков в целом; второе посвящено женщинам-морякам.

130. В издании *The Global Seafarer* («Моряки мира») отражены последствия глобализации для индустрии судоходства и жизни моряков. В нем обсуждаются практика найма на работу, вопросы профсоюзов и коллективных соглашений, а также профессиональной подготовки, освидетельствования и выдачи фальшивых свидетельств. Кроме того, обсуждаются такие вопросы, как заработная плата, контракты и продолжительность плавания; глубоко анализируются проблемы безопасности моряков и подверженности воздействию вредных факторов.

131. Издание *Women seafarers* («Женщины-моряки») посвящено современным женщинам-морякам на глобальном уровне. В нем затронут широкий круг вопросов, касающихся условий работы и благосостояния женщин как из развитых, так и развивающихся стран, работающих на борту торговых и пассажирских судов мира. На основе глубоких исследований в издании рассматриваются уровни найма женщин в данном секторе, рассматривается политика их найма

на работу, профессиональной подготовки, прав на отпуск в связи с рождением ребенка и на трудоустройство и затрагиваются другие аспекты работы и жизни на море. Кроме того, в нем приводятся свидетельства, полученные непосредственно от женщин-моряков, об их столкновениях с такими проблемами, как дискриминация, сексуальные домогательства, неодобрение родителей и целый ряд иных сложностей. Анализируются практика и политика национальных и международных регулирующих ведомств, работодателей, профсоюзов и морских учебных заведений, и на основе этого сформулирован ряд рекомендаций, которые могут способствовать дальнейшей интеграции женщин в общины судовых экипажей.

2. Рыбный промысел

Трехстороннее совещание по безопасности и охране здоровья в секторе рыбного промысла (Женева, 13–17 декабря 1999 года)

132. Особый интерес может представлять Note on the Proceedings (Записка о ходе) этого совещания, в частности выводы и резолюция, посвященная будущей деятельности МОТ в секторе рыболовства и социальному диалогу.

Подготовка всеобъемлющего стандарта (конвенции и рекомендации о работе в секторе рыболовства) (работа продолжается)

133. Бюро недавно опубликовало доклад V(1) для девяносто второй сессии Международной конференции труда. В этом докладе, озаглавленном «Условия работы в секторе рыболовства: всеобъемлющий стандарт (конвенция с дополняющей рекомендацией) о работе в секторе рыболовства», содержится информация о нормах и практике государств-членов, а также адресованный государствам-членам вопросник касательно возможной формы, сферы действия и содержания нового документа. На протяжении всего доклада обсуждаются вопросы обеспечения соблюдения, в частности в главе, касающейся администрации, обеспечения соблюдения, консультаций и координации.

134. Документы, касающиеся работы МОТ в секторе рыбного промысла, можно найти по адресу: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm.

III. Решения, исправительные меры и стратегии

135. Необходимо уделить внимание следующему:

1. Государства, еще не сделавшие этого, должны ратифицировать морские трудовые нормы МОТ, в частности Конвенцию МОТ № 147 о минимальных нормах на торговых судах 1976 года и Протокол к ней 1996 года.
2. Следует поощрять государства к участию в подготовке сводной рамочной конвенции МОТ по сектору торгового судоходства и в разработке ее всеобъемлющего стандарта для сектора рыбного промысла. В рамках этого участия следует проводить национальные дискуссии по этой подготовительной работе и по мерам, которые надлежит принять в целях выполнения новых стандартов, когда они будут приняты.

3. Следует призвать государства принимать во внимание консенсусное заявление Совещания экспертов по условиям жизни и работы моряков на борту судов, занесенных в международные регистры (см. пункт 136).
4. Государствам надлежит выполнять резолюции ИМО/МОТ, посвященные Руководству о несении финансовой ответственности в случаях оставления моряков без помощи и Руководству по ответственности судовладельцев в отношении договорных претензий в случаях нанесения морякам телесных повреждений или их смерти.
5. Специализированным учреждениям системы Организации Объединенных Наций, которым отводится роль в выполнении действующих правил государствами флага, надлежит принять участие в разработке новых стандартов МОТ по торговым судам и рыболовному сектору. Следует уделить внимание разработке системы непрерывного обмена информацией по вопросам выполнения действующих правил государствами флага.
6. Необходимо уделить внимание путям расширения роли организаций, представляющих работодателей (судовладельцев) и трудящихся (моряков), в международных обсуждениях, касающихся выполнения действующих правил государствами флага.
7. Сроки проведения совещаний Открытого процесса неофициальных консультаций Организации Объединенных Наций по вопросам Мирового океана и морского права следует устанавливать таким образом, чтобы они не совпадали с крупными международными конференциями других специализированных учреждений системы Организации Объединенных Наций.

136. Ниже воспроизводится полный текст консенсусного заявления Совещания экспертов, состоявшегося в мае 2002 года (см. пункты 122–126 выше):

Консенсусное заявление Совещания экспертов по условиям работы и жизни моряков на борту судов, занесенных в международные регистры (Женева, 6–8 мая 2002 года)

1. Эксперты считают, что настоящее трехстороннее Совещание представляет возможность добиться дальнейшего прогресса в уже прилагаемых усилиях правительств, моряков и судовладельцев по улучшению условий жизни и работы всех моряков, независимо от гражданства или domicilia.
2. Эксперты подчеркивают необходимость принятия самых решительных национальных и международных мер по борьбе с нарушениями международных трудовых норм, включая нарушения свободы ассоциаций и право на создание профессиональных союзов и заключение коллективных соглашений, не позволяющими обеспечить достойные условия жизни и работы моряков.
3. Эксперты считают настоятельно необходимым обеспечить эффективное рассмотрение отсутствия возможностей получения достойной работы в секторе судоходства. Широко признано, что условия трудоустройства, социальная защита, социальная безопасность и социальный диалог,

включая заключение коллективных соглашений, являются вопросами, которые потребуют особого внимания. В этой связи эксперты признают важное значение программы расширения возможностей для получения достойной работы на море и предлагают Административному совету рекомендовать Бюро принять дальнейшие меры в консультации с заинтересованными группами.

4. Эксперты признают, что необходимо уделить внимание возможности разработки механизма, который позволил бы производить оценку эффективности работы государств флага в отношении документов МОТ.

5. Эксперты считают, что в контексте обеспечения соблюдения следует уделять должное внимание соответствующим положениям ЮНКЛОС и соответствующим положениям Кодекса МКУБ.

6. Эксперты подчеркивают важное значение следующих принципов и прав:

- 1) для эффективного осуществления своей юрисдикции в социальных вопросах каждому государству необходимо иметь четкую структуру морской администрации, базирующейся на прочной законодательной основе, согласующейся, как минимум, с международными трудовыми нормами, и эффективным механизме обеспечения соблюдения;
- 2) государство флага несет общую ответственность за обеспечение уважения прав моряков в отношении службы на борту судов, плавающих под его флагом;
- 3) каждое государство флага должно располагать средствами обеспечения достойных условий жизни и работы на судах, плавающих под его флагом, где бы в мире они ни находились;
- 4) каждому государству надлежит обеспечивать, чтобы агентства по укомплектованию экипажей моряков, юридически оформленные в пределах его юрисдикции, контролировались государственными ведомствами, а права моряков соблюдались;
- 5) всем государствам надлежит располагать необходимым механизмом мониторинга условий жизни и работы на судах, заходящих в его порты, в соответствии с действующими международными документами;
- 6) все инспекторы, выполняющие функции контроля за условиями жизни и работы, должны быть надлежащим образом подготовлены и освидетельствованы и иметь четкий круг полномочий;
- 7) каждому государству флага надлежит обеспечивать, чтобы судовладельцы несли ответственность за доведение до сведения моряков применимых законов, постановлений и коллективных соглашений, касающихся условий их жизни и работы, и в соответствии с национальными законами и практикой обеспечивать их соблюдение;
- 8) все государства должны предоставлять беспрепятственный доступ к простым и недорогостоящим процедурам, позволяющим всем морякам, независимо от гражданства и домицилия, обращаться с жа-

лобами о нарушении национального законодательства в отношении условий жизни и работы или контрактов и трудоустройстве и/или трудовых договоров;

9) все судовладельцы должны обеспечивать и нести ответственность за безопасные и достойные условия работы нанимаемых ими моряков;

10) в государствах с юридически оформленными агентствами по укомплектованию экипажей такие агентства должны нести совместно с судовладельцами, независимо от их домицилия, или отдельно от них материальную ответственность за нарушение контрактов о трудоустройстве и/или трудовых договоров.

D. Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде

(Подготовлено секретариатом ЮНЕП)

137. Морские аварии и широкомасштабные разливы нефти с неполноценных судов и танкеров оказывают глубочайшее воздействие на морскую и прибрежную среду, и в этой связи ЮНЕП несет прямую ответственность. Вместе с тем ЮНЕП не играет прямой роли в правовых или организационных аспектах, касающихся контроля государств флага.

138. В настоящем докладе основное внимание уделяется трем главным направлениям, на которых ЮНЕП может способствовать предотвращению крупных разливов нефти, обеспечению готовности к ним и реагирования на них и тем самым содействовать тому, чтобы океаны были более безопасными и чистыми.

1. Региональные моря: обеспечение платформы для регионального осуществления глобальных конвенций, касающихся готовности к разливам нефти и реагирования на них

139. Программа региональных морей предоставляет важный правовой, административный, существенный и финансовый механизм осуществления Повестки дня на XXI век, и в частности ее главы 17, посвященной океанам, и основана на периодически пересматриваемых планах действий, принятых на межправительственных совещаниях высокого уровня, и осуществляемых в большинстве случаев в рамках юридически обязательных конвенций о региональных морях под надзором соответствующих договаривающихся сторон или межправительственных совещаний. Программы региональных морей обеспечивают технический, научный, правовой и организационный механизм содействия эффективному осуществлению международных соглашений на региональном и субрегиональном уровнях.

140. Программа региональных морей ЮНЕП основана на региональных планах действий, касающихся общих акваторий, принятых на межправительственных совещаниях высокого уровня и осуществляемых в большинстве случаев в рамках юридически обязательных конвенций о региональных морях и связанных с ними протоколов технического характера, например касающихся сотруд-

ничества в случае чрезвычайных ситуаций, вытекающих из деятельности, связанной с морским сектором.

141. Сегодня более 140 стран участвуют в 13 программах региональных морей, учрежденных под эгидой ЮНЕП в следующих регионах: Черное море, Карибский бассейн, Восточная Африка, Восточная Азия, регион Кувейтской конвенции, Средиземноморье, северо-восточная часть Тихого океана, северо-западная часть Тихого океана, Красное море и Аденский залив, Южная Азия, юго-восточная часть Тихого океана, юг Тихого океана и Западная и Центральная Африка. Существует также пять партнерских программ по Антарктике, Арктике, Балтийскому морю, Каспийскому морю и Северо-Восточной Атлантике.

142. Каждая программа ориентирована на конкретные потребности ее прибрежных государств, но основана на аналогичных компонентах:

- план действий по региональному сотрудничеству в сферах управления прибрежными и морскими ресурсами, их защиты, реабилитации, устойчивого развития, мониторинга, исследования и оценки
- межправительственное соглашение по рамочной конвенции, отражающей общие принципы и обязательства (хотя в некоторых случаях программы действуют без юридически обязательных соглашений)
- детальные технические протоколы, касающиеся конкретных экологических проблем защиты морской среды, как-то: готовность к аварийным разливам, реагирование и сотрудничество в чрезвычайных ситуациях, сбросы в море, биологическое разнообразие и охраняемые районы и деятельность на суше.

Важной концепцией, пропагандируемой ЮНЕП, является посылка о том, что программы региональных морей обеспечивают ценную платформу для регионального осуществления глобальных программ, глобальных инициатив, глобальных конвенций, многосторонних соглашений по окружающей среде и программ работы международных организаций, которые нацелены на устойчивое управление морской и прибрежной средой и его защиту.

143. Основная задача данного краткого доклада по деятельности ЮНЕП и международным режимам или инициативам снижения опасности разливов нефти в результате аварий с неполноценными танкерами, в частности по контролю государств флага, состоит в том, чтобы продемонстрировать роль программ региональных морей ЮНЕП как инструмента регионального осуществления в контексте развития, мониторинга, осуществления и укрепления этой глобальной инициативы, источником которой была ИМО.

144. Предотвращение загрязнения морской среды в результате деятельности, связанной с судоходством, готовность к нему и реагирование на него регулируются на глобальном уровне с помощью глобальных конвенций, принимаемых главным образом ИМО. Региональные договоренности, касающиеся предотвращения загрязнения морской среды и реагирования на него, направлены на организацию сотрудничества в целях эффективного и действенного осуществления глобальных конвенций и отражают политическую приверженность правительств какого-либо данного региона сотрудничать в этом вопросе. Поскольку судоходство представляет собой деятельность, которая осуществляется во всем мире в соответствии с правилами, принимаемыми на глобальном уровне,

секретариаты различных программ региональных морей и имеющиеся в их распоряжении региональные центры реагирования на аварийное загрязнение могут использоваться в качестве существующей эффективной платформы для совершенствования и координации регионального осуществления международных соглашений, программ и инициатив, касающихся загрязнения на море и в связи с судоходством.

145. В рамках ряда программ региональных морей (Средиземноморье, Карибский бассейн, северо-восточная часть Тихого океана, Региональная организация по защите морской среды (РОПМЕ)/регион Кувейтской конвенции) созданы специализированные центры региональной деятельности, которые в большинстве случаев эксплуатируются совместно ИМО и ЮНЕП и направлены на решение проблем предотвращения чрезвычайных ситуаций и аварий с загрязнением на море, готовности к ним и реагирования на них. В большинстве своем эти центры региональной деятельности представляют собой сосредоточение ресурсов/кадров и призваны оказывать содействие договаривающимся сторонам или сторонам-членам в их усилиях по разработке национальных планов чрезвычайных мер и национальных потенциалов, но вместе с тем являются средством поощрения двустороннего и многостороннего сотрудничества в плане готовности и реагирования. В дополнение к этой общей обязанности некоторые центры выработали свою собственную специализацию или практику в зависимости от потребностей в регионе, причем каждый из них использует сеть участвующих научных, академических и политических учреждений, ведущих деятельность в регионе, имеющую отношение к мандату конкретного центра.

2. Существующая региональная структура: пример Средиземноморья

146. Средиземноморский план действий (СПД, согласно Барселонской конвенции) является примером регионального сотрудничества в области защиты морской среды от морских аварий и незаконных выбросов с судов. Вследствие обеспокоенности государств — членов СПД в связи с крупными авариями (равно как и более мелкими инцидентами и оперативными выбросами нефти с судов и при транспортировке нефти) был учрежден и начал функционировать Региональный центр для Средиземного моря по экстренной ликвидации последствий загрязнения моря (РЕМПЕК), базирующийся на Мальте.

147. Для целей наглядности РЕМПЕК был выбран в качестве примера платформы, которая может быть обеспечена для осуществления режима государства флага. Задача ЮНЕП состоит в том, чтобы создать в рамках всех конвенций и планов действий по региональным морям центры региональной деятельности, которые будут следовать модели РЕМПЕК.

а) Организационная структура

148. Региональный центр для Средиземного моря по экстренной ликвидации последствий загрязнения моря был учрежден в 1976 году для оказания содействия средиземноморским прибрежным государствам в развитие их национальных систем готовности и реагирования и в подготовке и осуществлении их национальных планов чрезвычайных мер на случай загрязнения моря в результате деятельности, связанной с судоходством. Задача Центра состоит в укреплении потенциалов прибрежных государств в Средиземноморском регионе в

целях предотвращения загрязнения с судов и обеспечения эффективного осуществления норм, общепризнанных на международном уровне. Кроме того, РЕМПЕК преследует цель развития и облегчения регионального сотрудничества не только в областях готовности и реагирования в случае аварийного загрязнения морской среды, но и в области предотвращения загрязнения с нефтяных танкеров и других судов. В Центре разработана региональная система оповещения и осведомления в случае чрезвычайной ситуации с загрязнением морской среды, и он играет важнейшую роль в поощрении эффективного осуществления соответствующих международных правил, включая Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) и Международную конвенцию по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (БЗНС 1990), государствами флага, государствами порта и прибрежными государствами в зависимости от обстоятельств.

149. В настоящее время РЕМПЕК осуществляет проект в области приемных портовых сооружений в Средиземноморье. Проект нацелен на сокращение масштабов загрязнения Средиземного моря твердыми отходами с судов, водой, загрязненной нефтью, и нефтяными отходами. Более конкретно он нацелен на поощрение в соответствии с приложениями I и V к МАРПОЛ 73/78, установки приемных портовых сооружений для сбора мусора, трюмной воды и нефтяных отходов с судов.

150. Кроме того, ЮНЕП и ИМО совместно эксплуатируют или содействуют эксплуатации следующих центров: Центр региональной деятельности по обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям в области морской среды и реагирования на них в рамках Плана действий в северо-западной части Тихого океана, расположенной в Даеджене (Республика Корея); Центр региональной деятельности Регионального информационного и учебного центра по аварийным загрязнениям морской среды Большого карибского района в Кюрасао (Нидерландские Антильские острова); Центр чрезвычайного реагирования в Черном море, расположенный в Варне (Болгария), и Центр по взаимному оказанию чрезвычайной помощи на море (МЕМАК) в Манаме (Бахрейн) для региона РОПМЕ.

b) Акцент на предотвращение

151. Для обеспечения эффективного регионального сотрудничества и создания юридической основы для мобилизации соответствующими органами поддержки и финансирования необходимы региональные юридически обязательные соглашения. Принятие нового Протокола СПД к Барселонской конвенции относительно сотрудничества в предотвращении загрязнения с судов и борьбе с загрязнением в случаях чрезвычайных ситуаций в Средиземном море (Протокол о предотвращении и чрезвычайных мерах) в 2002 году предоставил РЕМПЕК необходимую правовую основу для сосредоточения усилий на решении проблемы как оперативного, так и аварийного загрязнения с судов. В качестве правового документа, дополняющего Конвенцию, в Протоколе о предотвращении и чрезвычайных мерах сформулированы основные принципы сотрудничества при принятии мер в связи с угрозами морской среде и побережьям, возникающими вследствие аварийных выбросов или накопления мелких выбросов нефти или других вредных веществ.

152. С принятием Протокола о предотвращении и чрезвычайных мерах государства в Средиземноморье, воспользовавшись представившейся возможностью, разработали стратегию на прочной правовой основе и теперь располагают необходимыми правовыми рамками, которые позволяют им вести совместную работу по сокращению воздействия операций в секторе судоходства и в порядке сотрудничества рассматривать такие важные вопросы, как портовые приемные сооружения, регулирование балластной воды, наблюдение за оперативными выбросами и преследование нарушителей, порты и места прибежища судов, терпящих бедствие, безопасность судоходства и навигационные системы.

153. Новый Протокол о предотвращении и чрезвычайных мерах обеспечивает ряд правовых преимуществ. Во-первых, если предыдущий Протокол был посвящен сотрудничеству между прибрежными государствами Средиземноморья в области готовности и реагирования в случае морских аварий, загрязняющих или создающих угрозу загрязнения моря, то новый Протокол о предотвращении и чрезвычайных мерах в дополнение к готовности и реагированию затрагивает проблематику предотвращения загрязнения с судов. Во-вторых, если предыдущий Протокол был посвящен лишь роли прибрежных государств, находящихся на переднем крае реагирования на аварийные загрязнения или угрозы аварийного загрязнения, то новый Протокол, следуя нормам международного морского права, призывает участвовать целый ряд сторон, т.е. как прибрежные государства, так и государства флага (в плане контроля со стороны государств флага) и государства порта, особенно в отношении предоставления адекватных портовых приемных сооружений, приема судов, терпящих бедствия, в портах и предоставление мест прибежища. Если широкий комплекс обязанностей, возлагаемых новым Протоколом на прибрежные государства, государства флага и государства порта, будет соблюдаться государствами, граница между которыми проходит по реке, это, конечно же, станет верным средством обеспечения окончательного контроля за всеми аспектами загрязнения с судов в Средиземноморье.

154. Более конкретно, применительно к предотвращению загрязнения одной из будущих задач РЕМПЕК и других центров программ региональных морей является повышение стандарта инспекций государств флага и государств порта за счет разработки единообразного регионального стандарта для процедур инспекции судов и углубление знаний и расширение опыта инспекторов за счет создания в центрах программы подготовки таких сотрудников.

с) Готовность и реагирование

155. В дополнение к юридическим и организационным компонентам специализированные центры региональной деятельности, функционирующие в рамках секретариатов региональных морей, могут способствовать оперативным аспектам реагирования в борьбе с фактическими разливами и смягчении их последствий по достижении нефтью морской воды.

156. В качестве примера вышеуказанного в рамках Протокола СПД по чрезвычайным мерам была сформирована средиземноморская группа по оказанию содействия для реагирования на аварийное загрязнение морской среды, которая функционирует в рамках сферы полномочий РЕМПЕК. Эксперты, направляемые на место аварии от имени этой группы, обеспечивают консультации и тех-

ническое содействие властям с целью помочь им на начальных этапах в принятии решений относительно надлежащих мер реагирования и относительно необходимого дополнительного содействия. Еще одна роль Группы состоит в оказании содействия испрашивающему государству в осуществлении положений, предусматривающих региональное сотрудничество в случаях чрезвычайных ситуаций, особенно за счет мер и процедур, принятых договаривающимися сторонами в целях содействия сотрудничеству и взаимопомощи.

157. Одна из основных задач Конвенции БЗНС 1990 года состоит в развитии сотрудничества на глобальном уровне и облегчении содействия в реагировании на загрязнение. Когда потенциал региона в плане реагирования является неадекватным перед лицом чрезвычайной ситуации, содействие может быть получено непосредственно от сторон в Конвенции БЗНС 1990 года или через ИМО в рамках Конвенции. Процедуры совместных операций по реагированию должны разрабатываться как часть системы готовности и реагирования с использованием руководящих указаний ИМО, особенно применительно к таким административным структурам, как таможенные и иммиграционные власти. Сотрудничество между ИМО и ЮНЕП играет важную роль в развитии региональных механизмов сотрудничества в обеспечении готовности к разливам нефти и реагирования на них, и в настоящее время в большинстве регионов мира приняты региональные соглашения. В соответствии с этими соглашениями во многих районах мира были учреждены региональные и субрегиональные планы чрезвычайных мер, что обеспечивает эффективную интеграцию механизмов реагирования на загрязнение моря в общие рамки конвенций и программ региональных морей.

158. До принятия Конвенции БЗНС 1990 года ИМО, ЮНЕП и другие организации в течение многих лет активно сотрудничали в поощрении разработки региональных механизмов борьбы с загрязнением моря в случае чрезвычайных ситуаций. Это сотрудничество привело к разработке межправительственных региональных соглашений, обязывающих группы государств и секретариаты этих региональных конвенций сотрудничать в реагировании на крупные инциденты с загрязнением моря, которые могут оказать воздействие более чем на одно государство. В нескольких регионах эти обязательства подкрепляются созданием региональных и субрегиональных планов чрезвычайных мер и региональных центров. Кроме того, в статье 10 Конвенции БЗНС 1990 года стороны настоятельно призываются осуществлять ее положения за счет двусторонних и региональных механизмов.

3. Межучрежденческое сотрудничество

159. Совершенно очевидна необходимость в межучрежденческом сотрудничестве в деле разработки глобальных и региональных стратегий в свете необходимости предотвращения и сведения к минимуму экологических и экономических последствий, вызываемых крупными авариями с танкерами.

160. С этой целью ЮНЕП и ИМО совместно организовали в 1985 году совещание экспертов по региональным механизмам сотрудничества в борьбе с крупными инцидентами, вызывающими загрязнение моря. Главная цель совещания состояла в поощрении регионального и межрегионального сотрудничества в борьбе с крупными авариями, ведущими к загрязнению морской среды.

161. Более недавно, в октябре 2002 года, был создан Совместный форум ИМО/ЮНЕП по региональным механизмам сотрудничества в борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение морской среды. Главная цель Форума состоит в том, чтобы собрать вместе представителей секретариатов региональных центров различных конвенций и планов действий по региональным морям на предмет обмена опытом и обсуждения вопросов, вызывающих общую обеспокоенность, а также в целях обсуждения мероприятий и программ, осуществляемых в регионах и субрегионах, в том числе тех, которые позволили накопить существенный опыт в осуществлении региональных мер борьбы с загрязнением, и тех, в рамках которых лишь начинается осуществление таких мер. Форум призван сформулировать рекомендации для будущего межрегионального и межучрежденческого сотрудничества и международной взаимопомощи среди региональных образований и выявить сферы возможного согласования процедур и совместной деятельности.

4. Вывод

162. Программа региональных морей ЮНЕП, через посредство региональных секретариатов и центров региональной деятельности по обеспечению готовности к разливам нефти и реагирования на них, может предоставить эффективную платформу для региональной разработки и осуществления мер контроля со стороны государств флага и других соответствующих мер по предотвращению и сокращению экологического и экономического ущерба, вызываемого крупными разливами нефти.

163. Для создания совместных механизмов и повышения эффективности осуществления таких инициатив необходимо межучрежденческое сотрудничество, которое позволяет расширить масштабы принятия мер мониторинга и обеспечения соблюдения на региональных и национальных уровнях.

Е. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и удобные флаги

(Подготовлено секретариатом ЮНКТАД)

164. В последние 25 лет ЮНКТАД в различной степени занималась вопросом регистрации судов, открытых регистров и их влияния на мировое судоходство. В 1978 году ЮНКТАД подготовила обширный доклад по теме удобных флагов⁶⁸, благодаря которому эта проблема оказалась в центре внимания международного сообщества. В то время многие считали, что удобные флаги представляют собой одну из основных угроз для позитивного развития международного судоходства и одно из главных препятствий для перевода этой деятельности в развивающиеся страны. В этой связи широко обсуждался вопрос об экономическом, социальном и экологическом воздействии все более активного использования открытых регистров. Результатом привлечения ЮНКТАД к изучению проблемы открытых регистров стало принятие в 1986 году Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов. С тех пор работа

секретариата ЮНКТАД по данной проблеме была сосредоточена на количественном анализе феномена удобного флага посредством проведения ежегодного обзора морского транспорта, а также оказываемой по запросу помощи странам, желающим стать участниками Конвенции или осуществляющим элементы этой Конвенции в своем национальном законодательстве о регистрации судов.

Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов 1986 года

165. Более десяти лет в рамках ЮНКТАД обсуждался вопрос об устранении открытых регистров и условиях регистрации судов. На состоявшейся в 1979 году в Маниле пятой Конференции на уровне министров ЮНКТАД большинством голосов была принята резолюция 120(V), в которой она отметила стремление многих стран устранить перевозки на судах открытой регистрации и призвала продолжить исследования, в том числе «последствий устранения перевозок на судах открытой регистрации, его социально-экономического влияния на экономику развивающихся стран, его воздействия на мировые морские перевозки» и «возможности создания юридического механизма для регулирования операций флотов, открытой регистрации в течение периода устранения».

166. Публикация ряда исследований и интенсивное обсуждение на межправительственных совещаниях не привели к достижению согласия по проблеме открытой регистрации. В этой связи стало очевидным, что изначально поставленная цель является недостижимой. Затем в центре обсуждения оказался вопрос о желательности наличия «реальной связи» между судном и страной, которая заносит его в свой национальный судовой регистр. Хотя понятие «реальной связи» уже было включено в Конвенцию об открытом море 1958 года и Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, определения его в этих документах дано не было.

167. После длительных переговоров в рамках межправительственной подготовительной группы и на проходившей в четыре этапа Конференции Организации Объединенных Наций под эгидой ЮНКТАД 7 февраля 1986 года была принята Конвенция об условиях регистрации судов. В этой Конвенции установлены минимальные элементы «реальной связи», которая должна существовать между судном и государством, под флагом которого оно плавает. Так, в статье 1 Конвенции установлены ее цели, которые сформулированы следующим образом:

«В целях обеспечения или, в зависимости от случая, укрепления реальной связи между государством и судами, плавающими под его флагом, и для эффективного осуществления своей юрисдикции и контроля над такими судами в отношении идентификации и подотчетности собственников и операторов судов, а также в отношении административных, технических, экономических и социальных вопросов государство флага применяет положения, содержащиеся в настоящей Конвенции».

168. В статьях 8, 9 и 10 говорится об установлении экономических связей между судном и государством флага и предусматривается участие граждан государства флага в собственности на суда, укомплектовании экипажей и управлении судном. Статья 6, касающаяся идентификации и подотчетности, требует, чтобы государство принимало необходимые меры для обеспечения того, чтобы собственники и операторы судна в его регистре «можно бы было идентифи-

цировать соответствующим образом для целей обеспечения полной подотчетности». Конвенция содержит положения как обязательного, так и необязательного характера, что в значительной степени снижает ее эффективность.

169. Конвенция должна вступить в силу после ее ратификации 40 государствами, представляющими 25 процентов мирового тоннажа.

170. С момента принятия Конвенции прошло почти 20 лет. Произошедшие с того времени события, особенно события 11 сентября 2001 года, продемонстрировали, что установление требований и условий регистрации судов на основе главным образом критериев «реальной связи» в соответствии с определением Конвенции 1986 года является недостаточным. Необходимо более жесткий контроль со стороны государства, заносающего судно в свой регистр. Видимо, пришло время пересмотреть эту Конвенцию с целью определения необходимых поправок и изменений, с тем чтобы она отвечала современным требованиям в области безопасности.

Страны открытого регистра и их флот

171. Начиная с 1968 года ЮНКТАД публикует данные о странах открытого регистра в своем ежегодном издании «Обзор морского транспорта» (“Review of Maritime Transport”). В настоящем разделе приводится информация за разные годы, дающая представление об основных характеристиках открытых регистров за длительный период, а также приводится обзор событий, в результате которых была принята Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов.

172. Отличительной чертой открытых регистров является нечеткая или несуществующая связь между флагом регистрации и судном. В статье 1 Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации 1986 года говорится, что ее целью является «укрепление реальной связи между государством и судами, плавающими под его флагом». По состоянию на 31 июля 2003 года государствами — участниками этой Конвенции являлись лишь 11 стран (Болгария, Венгрия, Гаити, Гана, Грузия, Египет, Ирак, Кот-д’Ивуар, Ливийская Арабская Джамахирия, Мексика и Оман).

173. Со временем в категорию открытого регистра попал целый ряд стран. Шесть стран, указанных в таблице 1, неизменно включались в список основных стран открытого регистра, публикуемый в «Обзоре морского транспорта» ЮНКТАД. В 2003 году на долю двух ведущих стран приходилось 66,1 процента флота открытого регистра, в то время как в 1970 году их доля составляла 95,7 процента, что явно свидетельствует о распространении регистров, позволяющих использовать возможности удобного флага.

Таблица 1
Размер флота стран открытого регистра^a

Страна	В млн. двт за отдельные годы				
	2003 год	2000 год	1990 год	1980 год	1970 год
Панама	186,4	158,9	62,2	39,0	8,9
Либерия	77,0	85,2	99,2	158,0	58,5
Багамские Острова	49,6	44,9	22,4		
Мальта	42,6	46,7			
Кипр	36,0	36,7	33,0	3,0	1,7
Бермудские Острова	7,0	10,4	7,8		

^a Суда свыше 100 брт.

174. Помимо основных стран открытого регистра всегда существовало несколько менее крупных регистров, которые считались открытыми, и с течением времени список стран открытого регистра изменился. К 90-м годам Сингапур, Оман и Сомали из него исчезли, а Мальта, Бермудские Острова и Вануату были в него включены. Сегодня к числу регистров, предоставляющих возможности удобного флага, относятся Антигуа и Барбуда, Белиз, Бермудские Острова, Вануату, Гондурас, Каймановы Острова, Камбоджа, Коста-Рика, Маврикий, Сан-Томе и Принсипи и Сент-Винсент и Гренадины.

175. Из таблицы 2 явствует, насколько незначительна доля граждан стран открытого регистра среди владельцев их флотов. Большинство показателей равны нулю, за исключением Кипра, где доля граждан начиная с 1990 года все равно значительно сократилась.

Таблица 2
Доля граждан-владельцев флотов стран открытого регистра

Страна	Процентная доля граждан в открытых регистрах				
	2003 год	2002 год	2001 год	1993 год	1991 год
Панама	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Либерия	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Багамские Острова	0,0	0,0	0,5	0,4	0,2
Мальта	0,0	0,1	0,1	–	2,1
Кипр	2,6	2,3	2,4	8,4	12,1
Бермудские Острова	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

176. Начиная с 70-х годов доля флота стран открытого регистра в мировом флоте более чем удвоилась — с 21,6 до 47,2 процента в 2003 году (см. таблицу 3). Размер флотов стран открытого регистра увеличился в 5,6 раза, что более чем вдвое превышает увеличение мирового флота, который за тот же период времени увеличился в 2,5 раза.

Таблица 3
Мировой флот и флот стран открытого регистра^a

<i>Дата</i>	<i>Мировой флот (в млн. двт)</i>	<i>Флот стран откры- того регистра (в млн. двт)</i>	<i>Процентная доля флота стран откры- того регистра</i>
1 июля 1970 года	326,1	70,3	21,6
1 июля 1980 года	682,8	212,6	31,1
1 июля 1990 года	658,4	224,6	31,1
1 января 2000 года	799,0	384,7	48,1
1 января 2003 года	844,2	398,5	47,2

^a Суда свыше 100 брт.

177. В таблице 4 показана структура флотов стран открытого регистра. Около трех четвертей флота стран открытого регистра приходится на балкеры и танкеры.

Таблица 4
Структура флотов стран открытого регистра по классам судов

<i>Дата</i>	<i>Общий объ- ем флота (в млн. двт)</i>	<i>Процентная доля флота стран открытого регистра по классам судов</i>				
		<i>Танкеры</i>	<i>Балкеры</i>	<i>Грузовые суда об- щего назначения</i>	<i>Контей- неровозы</i>	<i>Прочие суда</i>
1 января 2000 года	384,7	37,0	39,4	10,2	6,6	6,8
1 января 2003 года	398,5	37,1	41,1	8,3	9,2	4,2

178. В таблице 5 указана доля мирового флота с разбивкой по классам судов, зарегистрированных в странах открытого регистра. Влияние открытых регистров сильнее сказывается на рынке балкерных перевозок, где их доля составляет свыше 50 процентов. Воздействие на рынок танкерных и рынок контейнерных перевозок также является значительным. Наиболее заметным влияние открытых регистров является на рынке контейнерных перевозок.

Таблица 5
Мировая доля флота стран открытого регистра по классу судов

<i>Год</i>	<i>Процентная доля мирового флота по классу судов, зарегистрированных в странах открытого регистра</i>				
	<i>Танкеры</i>	<i>Балкеры</i>	<i>Грузовые суда об- щего назначения</i>	<i>Контейнеровозы</i>	<i>Прочие суда</i>
1970	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
1980	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
1990	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
2000	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
2003	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3

179. Как видно из таблицы 6, средний возраст мирового флота и флота стран открытого регистра одинаков, как по флоту в целом, так и по большинству классов судов. Однако в результате более благоприятной возрастной структуры сектора балкеров и грузовых судов общего назначения в последние годы в странах открытого регистра возник несколько более молодой флот в сравнении с общим мировым флотом.

Таблица 6

Возраст мирового флота и флотов открытого регистра по типу судов

Год	Флот	Все суда	Танкеры	Балкеры	Грузовые суда общего назначения		
					Контейнеровозы	Прочие суда	
1970	Мировой	9,3	–	–	–	–	–
	Открытого регистра	9,8	–	–	–	–	–
1980 ^a	Мировой	9,9	8,9	9,1	13,2	–	–
	Открытого регистра	9,6	8,5	9,1	14,8	–	–
1990 ^a	Мировой	14,1	15,3	12,9	15,0	10,4	13,1
	Открытого регистра	15,1	16,3	14,6	14,3	9,3	12,9
2000 ^b	Мировой	14,5	15,0	13,6	17,3	11,0	15,6
	Открытого регистра	14,3	14,8	13,5	16,4	11,3	15,5
2003 ^b	Мировой	12,6	11,6	12,7	17,0	8,9	16,0
	Открытого регистра	12,1	11,6	12,0	15,8	9,1	16,0

^a Согласно оценкам на основе брт на середину года.

^b Согласно оценкам на основе двт на начало года.

Основные морские страны

180. Флот стран открытого регистра тесно связан с флотом основных морских стран, поскольку многие из этих стран позволяют своим судам плавать под флагом стран открытого регистра. В таблице 7 указаны 35 самых важных морских стран мира, на долю которых в 1990 и 2003 годах приходилось 94 процента мирового флота. В ней указывается также доля флота каждой страны, плавающего под флагом другой страны, включая страны открытого регистра. В 2003 году эти 35 наиболее важных стран разрешили плавать под чужим флагом своим судам совокупным водоизмещением 465,8 миллиона двт, из которых 76,4 процента приходилось на шесть основных стран открытого регистра.

Таблица 7
Основные морские страны — по уровню и размеру флота^a

Страна	По состоянию на 1 января 2003 года			По состоянию на 1 июля 1990 года		
	Уровень (в млн. двт)	Процент плавающих под чужим флагом	Процент от мирового флота	Уровень (в млн. двт)	Процент плавающих под чужим флагом	Процент от мирового флота
Греция	1 (149,9)	70,1	19,5	1 (81,0)	56,5	13,8
Япония	2 (104,4)	87,1	13,6	2 (80,3)	56,1	13,5
Норвегия	3 (58,1)	53,3	7,6	4 (55,0)	33,2	9,2
Китай	4 (44,3)	48,8	5,8	8 (25,1)	19,9	4,2
Соединенные Штаты	5 (42,5)	74,1	5,5	3 (55,1)	66,4	9,2
Германия	6 (40,7)	82,2	5,3	10 (12,7)	62,7	2,1
Гонконг, Китай	7 (37,7)	65,0	4,9	5 (29,8)	88,8	5,0
Республика Корея	8 (25,8)	64,6	3,4	9 (15,7)	27,0	2,6
Тайвань, провинция Китая	9 (22,3)	71,7	2,9	14 (10,5)	36,1	1,8
Сингапур	10 (19,4)	34,9	2,5	17 (7,5)	38,1	1,3
Соединенное Королевство	11 (18,1)	56,5	2,4	7 (25,6)	68,9	4,3
Дания	12 (16,5)	48,3	2,2	12 (11,5)	40,4	1,9
Российская Федерация ^b	13 (16,2)	48,1	2,1	6 (29,3)	2,5	4,9
Италия	14 (12,2)	31,9	1,6	11 (11,7)	6,8	2,0
Саудовская Аравия	15 (11,0)	91,6	1,4	—	—	—
Индия	16 (10,5)	10,8	1,4	13 (10,8)	4,1	1,8
Турция	17 (8,9)	18,9	1,2	18 (6,6)	10,7	1,1
Нидерланды	18 (7,2)	43,8	0,9	24 (5,5)	41,1	0,9
Иран, Исламская Республика	19 (7,1)	3,2	0,9	16 (8,6)	0,3	1,5
Швейцария	20 (7,0)	90,1	0,9	28 (4,0)	88,4	0,7
Швеция	21 (6,9)	79,3	0,9	23 (5,5)	51,3	0,9
Малайзия	22 (6,6)	12,1	0,9	—	—	—
Бразилия	23 (6,5)	31,4	0,9	15 (9,9)	3,6	1,7
Бельгия	24 (6,2)	97,3	0,8	22 (5,7)	56,7	1,0
Франция	25 (6,0)	50,6	0,8	20 (6,1)	50,3	1,0
Канада	26 (5,9)	56,0	0,8	35 (2,4)	76,9	0,4
Филиппины	27 (4,8)	15,5	0,6	29 (3,5)	5,4	0,6
Индонезия	28 (4,3)	25,3	0,6	34 (2,4)	35,1	0,4
Испания	29 (4,2)	96,6	0,6	25 (5,1)	4,8	0,9
Кувейт	30 (3,3)	0,0	0,4	26 (4,6)	38,6	0,8
Монако	31 (3,1)	100,0	0,4	—	—	—
Австралия	32 (2,8)	49,7	0,4	31 (2,9)	6,5	0,5
Кипр	33 (2,7)	70,5	0,4	19 (6,1)	16,4	1,0
Хорватия ^c	34 (2,3)	54,2	0,3	—	—	—

Страна	По состоянию на 1 января 2003 года			По состоянию на 1 июля 1990 года		
	Уровень (в млн. двт)	Процент плавающих под чужим флагом	Процент от мирового флота	Уровень (в млн. двт)	Процент плавающих под чужим флагом	Процент от мирового флота
Чили	35 (2,2)	61,3	0,3	—	—	—
Югославия	—	—	—	21 (6,0)	4,5	1,0
Польша	—	—	—	27 (4,2)	0,0	0,7
Финляндия	—	—	—	30 (3,4)	72,9	0,6
Аргентина	—	—	—	32 (2,7)	10,2	0,5
Пакистан	—	—	—	33 (2,5)	80,1	0,4

^a Суда свыше 1000 брт.

^b В 1990 году — СССР.

^c В 1990 году — данные по Югославии.

181. Ежегодно в этом списке стран происходят небольшие изменения, а именно в конце таблицы: в период между 1 июля 1989 года, когда этот список был подготовлен впервые, и 1 июля 1990 года Румынию заменила Индонезия, а в период между 1 января 2002 года и 1 января 2003 года Объединенные Арабские Эмираты заменила Чили. Большая доля флотов этих стран плавают под иностранными флагами, и лишь некоторые из них следят за тем, чтобы их флот плавал исключительно под национальным флагом.

Е. Организация экономического сотрудничества и развития

(Подготовлено секретариатом ОЭСР)

182. За последние несколько лет Комитет по морскому транспорту ОЭСР подготовил ряд основных докладов по проблеме субстандартного судоходства. Содержание этих докладов приводится ниже. Кроме того, на основе этой работы страны — члены Комитета по морскому транспорту ОЭСР приняли два директивных документа, касающихся борьбы с субстандартным судоходством: директивное заявление по субстандартному судоходству (2002 год) и План действий по борьбе с субстандартным судоходством (2000 год). Эти документы в полном объеме воспроизводятся в подразделах 2 и 3 ниже.

1. Последние доклады Комитета по морскому транспорту, касающиеся субстандартного судоходства

2003 год

а) Стимулы для обеспечивающих качество судовладельцев

183. Комитет по морскому транспорту назвал обеспечение стимулов одной из возможных стратегий стимулирования обеспечивающих качество судовладельцев к тому, чтобы они соблюдали международные постановления, и включил этот пункт в свое директивное заявление по субстандартному судоходству (см. подраздел 3 ниже). В этом документе рассматривается концепция стимулов для обеспечивающих качество судовладельцев (а также для других субъектов индустрии, где это уместно), с тем чтобы стимулировать их к соблюдению

стандартов и дать им возможность эффективнее бороться с нерыночной конкуренцией со стороны операторов и пользователей субстандартных судов.

184. В этом документе содержатся, в частности, следующие выводы:

- стимулы не должны носить характер субсидий. В этой связи по самой своей сути стимулы должны быть прямо и четко связаны с субстандартным судоходством, и их воздействие должно заключаться в непосредственном усилении бремени и затрат операторов и пользователей субстандартных судов по сравнению с теми, кто ведет себя ответственно.
- Экономические выгоды любого стимула должны быть доступны только для качественных судов, а операторов субстандартных судов ставить в невыгодное положение. Это качество должно быть объективно и транспарентно измеримо, а информация — доступна для всех участников.
- В идеале стимулы должны носить глобальный или как минимум региональный характер и непременно касаться таких вещей, как снижение страховых премий. Другие стимулы, такие, как дифференцированный размер портовых сборов в зависимости от безопасного состояния и соблюдения экологических норм, сначала должны применяться на местном уровне, а затем распространяться на региональный или глобальный уровень, если они окажутся успешными.
- Другие стимулы могут предоставлять практические выгоды для судов, которые продемонстрировали постоянное соблюдение международного права, например сокращение числа, а возможно, и объема производимых государством порта контрольных инспекций судов, имеющих в этом смысле хорошую репутацию. Все эти стимулы могут заставлять владельцев и государства флага продолжать повышать качество.
- Ряд стимулов может предоставлять выгоды, которые невозможно измерить (такие, как гордость за полученную сертификацию, хорошая репутация у страховщиков), но которые все равно важны.

185. В документе также говорится об отрицательных стимулах, при этом отмечается, что отрицательные стимулы для владельцев субстандартных судов станут эквивалентом положительных стимулов для тех, кто ведет себя ответственно. Например, если бы судовладельцы, от которых потребовали устранить серьезные недостатки после официального контроля в порту, должны были бы также платить сбор за последующую инспекцию и/или выплачивать более высокие страховые премии, то результат был бы равнозначен предоставлению непосредственного стимула полноценному судовладельцу. В данном случае реакция затронутого судовладельца могла бы заключаться в том, чтобы попытаться избежать отрицательных стимулов или дополнительных платежей посредством принятия надлежащих мер по соблюдению норм в области безопасности и экологии.

186. На основе этих выводов в документе представлен набросок возможного плана положительных и отрицательных стимулов.

b) Доклад о владении и контроле в отношении судов⁶⁹

187. В качестве части программы работы в области морской безопасности Комитета по морскому транспорту в документе рассматривается то, каким обра-

зом выгодное (или конечное) владение или контроль в отношении судов может быть замаскирован владельцами, которые по разным причинам хотели бы скрыть свое имя. В нем рассматривается этот вопрос не только через призму конкретных процедур регистрации судов, действующих в государствах флага, но также и посредством изучения более общих корпоративных документов, обеспечивающих главные способы эффективного укрытия выгодного владения.

188. В докладе сделаны следующие ключевые выводы:

- Весьма просто и относительно недорого создать запутанную сеть корпоративных субъектов для эффективного сокрытия личности выгодных владельцев, которые не желают огласки.
- Хотя некоторые судовые регистры активно способствуют и содействуют анонимности владельцев, не желающих сообщать своего имени, основными механизмами являются не сами регистры, а корпоративные структуры, которые позволяют владельцам скрывать свою личность.
- Эти корпоративные структуры с избытком имеются во многих государствах, они носят совершенно легальный характер и обеспечивают наличие надлежащим образом учрежденной международной предпринимательской корпорации, которая может вести дела практически в любой точке мира (но, как правило, не в стране учреждения).
- С точки зрения процесса регистрации судов самым важным моментом, способствующим сохранению анонимности, является способность (весьма чувствительная с коммерческой точки зрения) корпораций регистрироваться в качестве владельцев судов.
- Самыми распространенными и эффективными механизмами, обеспечивающими анонимность выгодных владельцев, являются акции на предъявителя, фиктивные акционеры, фиктивные директора, использование посредников для совершения действий от имени владельцев и неспособность государства обеспечивать эффективное соблюдение требований об отчетности.
- Самыми распространенными институциональными способами создания корпораций являются частные компании с ограниченной ответственностью и международные предпринимательские корпорации. Могут использоваться и другие варианты, такие, как тресты, фонды и партнерства.
- Открытые регистры, которые по самой своей сути не содержат требований в отношении гражданства, представляют собой самые привлекательные правовые системы для регистрации судов, окутанных запутанными правовыми и корпоративными механизмами. Эти механизмы практически однозначно будут охватывать ряд международных юрисдикций, в связях которых будет гораздо сложнее разобраться.
- Хотя открытые регистры будут (по выбору) наиболее очевидными мишенями для выгодных владельцев, стремящихся сохранить свою личность в тайне, традиционные регистры, в том числе регистры ОЭСР, могут также оказаться привлекательными для анонимных выгодоприобретателей. Дополнительная сложность и риск регистрации судов в традиционных регистрах будут компенсированы статусом, а возможно, и меньшим вниманием к судам, зарегистрированным в этих традиционных регистрах.

- Некоторые институциональные механизмы, такие, как сохранившаяся зависимость от бывшего колониального управления (например, Соединенное Королевство, Франция и Нидерланды), а также внутренние соглашения о свободной торговле (такие, как Европейский союз) также могут открывать возможности, пусть сложные и даже рискованные, для выгодоприобретателей, стремящихся сохранить анонимность ради достижения своих целей.

с) Экономия в результате несоблюдения международных экологических норм в морском секторе⁷⁰

189. В данном докладе рассматриваются несправедливые торговые преимущества, получаемые неполноценными судовладельцами, которые не соблюдают международных экологических норм, применимых к их судам. В его основу положена работа, проделанная ранее Комитетом по морскому транспорту по вопросу об экономии, которую могут получить неразборчивые судовладельцы и операторы посредством задействования субстандартных судов.

190. В содержащемся в докладе анализе отмечено шесть основных моментов:

- во-первых, затраты «первого порядка» на соблюдение норм «средними» судами не столь высоки. Эти затраты включают капитальные затраты, затраты на обслуживание и ремонт экологического оборудования. Они включают также затраты на удаление остаточных отходов, не обработанных бортовыми системами. С учетом средних оперативных затрат эти суммы могут составлять от 3,5 до 6,5 процента расходов на функционирование судна, однако, когда разница невелика (например, когда доходы ниже расходов на финансирование и эксплуатацию судна), некоторые владельцы и операторы могут стремиться к устранению этих расходов, особенно в случае, когда несоблюдение экологических норм непосредственно не угрожает судну, экипажу или грузу.
- Устранение расходов первого порядка, о чем говорится выше, часто приводит к поломке оборудования, а это означает, что обработка отходов на борту производиться не будет. Эти отходы накапливаются и в соответствии с международными нормами должны выгружаться в порту. Хотя расходы на удаление этих отходов могут составлять разные суммы, этот вариант все равно стоит дорого и многие неполноценные операторы использовать его не захотят. Достигаемая ими экономия прямо пропорциональна объему отходов, которые они производят (и незаконно сбрасывают за борт).
- По общему правилу, по мере старения судов их расходы на соблюдение экологических норм возрастают. Эти расходы становятся особенно ощутимыми в периоды неблагоприятной конъюнктуры.
- Санкции за несоблюдение эффективны в том случае, если налицо высокий риск того, что нарушители будут пойманы и подвергнуты преследованию, а сумма штрафа является достаточно высокой, чтобы сделать соблюдение экологических норм более экономичным решением. Первое зависит от эффективного наблюдения за океаном, портовых государственных инспекций и судебного процесса, а второе — от эффективного уровня взимаемых штрафов. Сдерживающий штраф должен как минимум равняться

расходам, которых удалось избежать благодаря несоблюдению норм. Несмотря на недавнее повышение уровня санкций, пока еще непонятно, соответствует ли средний уровень налагаемых на торговые суда штрафов за нарушение МАРПОЛ этому определению.

- Появление ряда необходимых международных документов скорее всего окажет воздействие на связанные с экологией расходы судовладельцев. Согласно содержащемуся в документе прогнозу, эти новые расходы будут в 1,5–3 раза больше текущих расходов на соблюдение экологических норм для средних судов. Это подчеркивает необходимость проявлять особую бдительность в отношении субстандартной практики, поскольку в будущем не соблюдающий нормы оператор сможет получать еще большую коммерческую выгоду по сравнению с полноценным судовладельцем.
- Наибольший объем в плане незаконных масляных выбросов с судов приходится на смешанный с водой тяжелый мазут. До тех пор, пока судовые двигатели работают на этих крайне «грязных» конечных продуктах процесса крекинга, на судах будет накапливаться смесь, которая в соответствии с международными нормами может удаляться только с использованием специальных портовых сооружений и/или сжигаться в утвержденных камерах. Избавление морского сектора от этих видов топлива и перевод его на более чистые источники энергии, что уже в значительной степени сделано для наземного транспорта, позволят существенно сократить появление вредных смесей, выбросы масла и в конечном счете сравнительные преимущества судов, не соблюдающих установленные нормы.

d) Наличие и подготовка моряков⁷¹

191. С учетом того, что одной из главных причин аварий в море (в том числе аварий, связанных с загрязнением) является ошибка человека, насущно важным элементом обеспечения безопасности судоходства является надлежащая подготовка экипажей судов. В докладе рассматривается влияние будущего развития в области конструирования и строительства судов, технологии и управления и эксплуатационной практики на спрос в отношении экипажей судов как в плане количества людей, так и уровня их подготовки. В исследовании рассматривается также то, какое влияние нехватка моряков стран ОЭСР будет оказывать на функционирование национального флота и соответствующие рабочие места на берегу.

192. В исследовании подчеркивается следующее:

- по мнению многих секторов этой отрасли, подготовка моряков не соответствует потребностям настоящего, не говоря уже о будущем;
- сегодня наблюдается высокий спрос на моряков, обладающих базовыми практическими навыками. В целом говорится, что они отсутствуют и не воспитываются в колледжах, поскольку слишком много внимания уделяется теоретическим знаниям;
- по всей видимости, не налажено сотрудничество и связь между учебными заведениями и судоходной отраслью в более широком смысле с целью определения новых технологий, коммерческих проблем и т.д.;

- подготовка в области знаний, связанных с новым оборудованием и технологией, недостаточна. Суда сегодня становятся все сложнее, а техническая грамотностью моряков ограничена;
- владельцы/операторы и работодатели на берегу в настоящее время заявляют об отсутствии административных и технологических навыков у настоящих и бывших должностных лиц.

2001 год

e) Доклад по регуляторным вопросам в области международного морского транспорта

193. Этот доклад посвящен главным образом нормам, регулирующим международные линейные и балкерные перевозки, включая ЮНКЛОС, СОЛАС и, в меньшей степени, МАРПОЛ. В докладе обсуждается совокупность норм и законов, относящаяся к этим двум сегментам судоходной отрасли, причем особое внимание уделяется нормам, влияющим на коммерческие показатели. Кроме того, в докладе приводится обзор административных постановлений, с тем чтобы дать оценку тому, соответствуют ли они эффективному и продуктивному достижению установленных целей, и рассматриваются все те аспекты экономических правил, которые ограничивают вход, выход, ценообразование и обычную коммерческую практику, включая различные формы предпринимательских организаций.

194. Многие меры, которые применяются к услугам морского транспорта, являются не частью регуляторной базы, а коммерческой практикой рыночных операторов. И официальные нормы, и коммерческая практика (которые иногда трудно разграничить) существуют в секторе линейного и балкерного судоходства в течение длительного времени и оказывают существенное воздействие на развитие этих секторов судоходной отрасли.

195. В докладе отмечается, что, несмотря на большое разнообразие постановлений и практики, сектора линейного и балкерного судоходства, насколько можно судить, менее урегулированы по сравнению с другими сервисными секторами, особенно другими транспортными секторами. В то же время еще можно внести целый ряд улучшений в регуляторную базу с целью повышения экономической эффективности для обслуживания широких общественных интересов, и в докладе отмечаются области, в которых желательно провести реформы.

f) Доклад об утилизации судов⁷²

196. В докладе рассматривается связь между потерей судов и их возрастом, современной практикой утилизации и рециклирования судов и последствиями ускоренной утилизации устаревших судов.

197. В докладе говорится, что налицо четкая зависимость между возрастом судов и потерями в море и что в результате сокращения числа таких судов суда станут безопаснее, а море чище. В то же время программа ускоренной утилизации отдельных категорий судов могла бы иметь серьезные последствия для торговли и судостроения.

198. В докладе также отмечается, что деятельность по утилизации судов главным образом осуществляется в развивающихся странах и что эта отрасль имеет

низкие показатели в области безопасности, вызывает загрязнение и в целом обеспечивает своим рабочим лишь немногие основополагающие права.

g) Издержки пользователей субстандартных судов⁷³

199. В данном исследовании принята попытка определить и дать количественную оценку прямым издержкам, которые несут пользователи субстандартных судов. В частности, авторы доклада анализируют вопрос о том, существуют ли издержки, которые непосредственно несут пользователи субстандартных судов, и есть ли способы, с помощью которых такие издержки можно перенести на отрасль в целом и за ее пределы так, чтобы субъекты, непосредственно ответственные за использование субстандартных судов, в редких случаях несли реальные убытки от своей деятельности.

200. В докладе сделан вывод о том, что большинство участников, непосредственно задействованных в использовании субстандартных судов, по всей видимости не несут значительных издержек, которые бы надо было покрывать за свой счет. Большую часть возможной материальной ответственности покрывают страховщики. Намеренная неосторожность или самонадеянность могут сделать страховое покрытие недействительным, однако на практике это сложно доказать.

201. В докладе сделаны и другие важные выводы следующего содержания:

- ответственность за устранение неисправных судов практически полностью лежит на судовладельцах, государствах флага и классификационных обществах. Такое положение выводит из-под эффективной ответственности других субъектов отрасли, что может заставлять их использовать качественное судоходство за счет тоннажа, не соответствующего требованиям законодательства;
- в частности, владельцы танкеров защищены от последствий широкомасштабного разлива нефти благодаря уровню, установленному Конвенцией о гражданской ответственности;
- владельцы чартеров и грузов весьма заинтересованы в том, чтобы низкокачественные суда продолжали существовать, поскольку это позволяет им обеспечивать дешевое перемещение грузов;
- неспособность ряда классификационных обществ обеспечивать соблюдение регуляторных требований усугубило проблему субстандартного судоходства, поскольку их сертификация позволила судовладельцам получать финансирование и страховое покрытие для своих судов;
- если роль банков ограничивается пассивным кредитованием, то они не несут ответственность за аварии с судами, которые они финансируют;
- большую часть расходов в связи с авариями низкокачественных судов несут клубы взаимного страхования и морские страховщики. Спад на страховых рынках обусловил меньшую избирательность страховщиков в отношении того, кого они страхуют;
- налицо отсутствие транспарентности, и по-прежнему относительно сложно получить информацию.

202. С учетом вышеизложенных выводов в докладе также делается заключение о том, что отраслевое саморегулирование, видимо, будет в значительной мере неэффективным ввиду отсутствия надлежащего механизма стимулирования.

1998 год

h) Дискуссионный документ о возможных мерах по борьбе с субстандартным судоходством посредством включения в круг участников рынка судоходства субъектов помимо судовладельцев⁷⁴

203. В этом документе сначала обсуждается ряд смежных вопросов, которые необходимо иметь в виду при изучении необходимости включения в круг рыночных участников других отраслевых субъектов помимо судовладельцев с целью борьбы против практики субстандартного судоходства. Вкратце в документе рассматриваются следующие вопросы:

а) заставит ли большой объем регулирования безответственных операторов повысить свои стандарты;

б) признание того, что существует разрыв между взглядами правительств ОЭСР и некоторыми отраслевыми субъектами в отношении коммерческих рисков субстандартных операций, а также в отношении того, каким образом мотивировать сектора отрасли в целях признания того, что прозрачность информации никак не может заменить стремление обеспечивать качественный тоннаж;

с) признание того, что проблемы субстандартного судоходства невозможно решить лишь посредством всестороннего обзора правовой ответственности.

204. В остальной части документа речь идет о потенциальной роли субъектов помимо судовладельцев в борьбе с субстандартным судоходством. В частности, в нем рассматриваются финансовые институты, страховые компании, классификационные общества и потребители услуг судоходства. В нем сделан ряд предложений по поводу стимулов для дальнейшего изучения того, каким образом эти субъекты могли бы вносить больший вклад в усиление важности качественного судоходства и тем самым дальнейшее снижение объема использования субстандартных судов в отрасли.

1996 год

i) Доклад о сравнительных преимуществах, получаемых отдельными судовладельцами в результате несоблюдения применимых международных норм и стандартов⁷⁵

205. В докладе содержится анализ сравнительного уровня издержек, которые могут быть ниже у владельцев, не соблюдающих основные морские нормы и стандарты в отношении судовой безопасности и защиты окружающей среды. В нем также рассматривается соответствующая роль государства флага и властей государства порта, классификационных обществ, компаний взаимного и морского страхования и морских профсоюзов в обеспечении и мониторинге международных норм и стандартов и предлагается и анализируется ряд возможных решений неизменной проблемы их несоблюдения судовладельцами.

206. В докладе сделаны следующие главные выводы:

- судовладельцы во многом по своему усмотрению определяют стандарты функционирования своих судов. Усиление финансового давления, оказываемого на судовладельцев в последние годы ввиду роста издержек и чрезмерного тоннажа во многих секторах вынуждает все большее число судовладельцев обеспечивать выживание посредством принятия мер экономии и сокращения расходов на обеспечение безопасности и обслуживание, в результате чего возникает опасность нарушения международных правил и стандартов;
- свобода определения оперативных стандартов существует постольку, поскольку, несмотря на осуществляемые в последние годы более частые и тщательные проверки, значительное число судовладельцев умышленно не соблюдает международные нормы и стандарты, регулирующие безопасность и предотвращение загрязнения в индустрии судоходства;
- для получения определенных финансовых преимуществ судовладельцы умышленно не соблюдают различные меры безопасности и экологические меры, закрепленные в морских правилах и стандартах, достигая это двумя главными способами: посредством экономии на содержании судов и оборудования и посредством задержки необходимого обслуживания на максимально длительный срок;
- по мере усиления давления на судовладельцев в плане сокращения расходов на ремонт и содержание усиливается и ответственность государств флага и классификационных обществ, действующих от их имени, в плане выявления случаев эксплуатации субстандартных судов, создающих серьезную угрозу безопасности и окружающей среде. Однако власти государства флага часто оказываются не в состоянии выполнить свои обязательства по осуществлению международных норм и стандартов прямо или косвенно через классификационные общества. До настоящего времени не предпринималось попыток стандартизировать порядок проведения инспекций государством флага, хотя изучение различных судовых регистров свидетельствует о сходстве подходов;
- между тем выводы судовых инспекций, проводимых различными первичными (государством флага и классификационными обществами, действующими от его имени) и вторичными (государством порта, фрахтователями, страховщиками, морскими профсоюзами) органами, свидетельствуют о том, что еще многое можно улучшить как в плане технических условий судов, так и их эксплуатации;
- с учетом имеющейся правовой базы применимые к субстандартным судам санкции, там, где они вообще существуют, относительно низки по сравнению с преимуществами, получаемыми в результате несоблюдения международных норм и стандартов;
- долгосрочные решения в плане борьбы с несоблюдением согласованных международных норм и стандартов требуют скоординированного сотрудничества всех участников международного судоходства. Отрасль должна играть важную директивную роль в координации действий с государствами флага и классификационными обществами, действующими от их имени. Эффективность зависит от слаженного сотрудничества между различными участниками морских перевозок, включая согласование того, каким

образом проводить инспекции и, что не менее важно, каким образом принимать коррективные меры.

- Однако невозможно достичь существенных улучшений в области стандартов эксплуатации судов лишь посредством более жесткого обеспечения их применения: судовладельцы и операторы должны выделять больше ресурсов на профилактику, особенно посредством эффективного осуществления Международного кодекса по управлению безопасностью. Хотя в целом этот Кодекс будет оказывать благотворное воздействие, он не позволит полностью устранить практику использования субстандартных судов, поскольку он не решает коренной проблемы отрасли, а именно отсутствие квалифицированных, опытных и мотивированных моряков.
- В обозримом будущем для отрасли судоходства будет характерен двухуровневый рынок в плане стандартов эксплуатации судов. Верхний уровень включает тех владельцев, которые применяют ответственный подход к безопасной эксплуатации судов и в результате этого пользуются доступом к большинству фрахтователей и торговых путей. В отличие от этого нижний уровень состоит из владельцев и операторов, которые продолжают обходить или игнорировать принятые нормы и постановления и которые в будущем все чаще будут становиться объектами бортовых и документальных инспекций и иметь ограниченный доступ к отдельным торговым путям и фрахтователям.

1993 год

ж) Рассмотрение возможных сравнительных преимуществ судов, зарегистрированных во вторых регистрах, имеющих в отдельных странах — членах ОЭСР

207. В докладе рассматриваются различные стимулы для судовладельцев ОЭСР в плане регистрации своих судов не в стране ОЭСР и дается анализ некоторых сравнительных преимуществ, которые возникают у последних в результате принятия такого решения. По мнению авторов доклада, для однозначного определения того, получают ли судовладельцы открытого регистра сравнительные преимущества, данных недостаточно. Этот вывод используется в качестве отправной точки в двух вышеупомянутых докладах, касающихся сравнительных преимуществ, которые получают операторы субстандартных судов благодаря несоблюдению стандартов в области безопасности и защиты окружающей среды. В докладе дается анализ процесса регистрации судов в других странах и цикла принятия решений судовладельцами.

2. План действий по борьбе с субстандартным судоходством (1998 год)

План действий, который предусматривает целый ряд отраслевых инициатив, основан на итогах проведенного 30 сентября 1998 года в Париже круглого стола, на котором присутствовали высокопоставленные представители основных связанных с морской отраслью групп, а также должностные лица правительств.

В ходе круглого стола представители отрасли заявили о своей решительной поддержке непосредственного участия морской отрасли и поддержали концепцию более широкого отраслевого саморегулирования во избежание при-

нятия новых национальных и международных постановлений, посвященных решению этой сложной проблемы.

Со своей стороны правительствам ОЭСР (а также через специальную программу Комитета по морскому транспорту правительствам, не входящим в ОЭСР) будет предложено публиковать результаты их контрольных инспекций как государств порта, а также их самооценку соблюдения норм государством флага через Международную морскую организацию по мере их появления.

В Плане действий также заявлена решительная поддержка ИМО, которая приветствовала инициативу ОЭСР, назвав ее своевременным уделением внимания принципу культуры безопасности и эффективному осуществлению существующих международных положений в области безопасности.

Цель

Цель Плана действий заключается в поощрении принятия отраслью различных инициатив по борьбе со случаями использования субстандартных судов при признании ведущей роли Международной морской организации в отношении всех технических вопросов, связанных с безопасностью и защитой морской среды. Осуществление этих инициатив не должно включать принятие дополнительных национальных или международных постановлений.

Инициативы

Роль клубов взаимного страхования

- Принятие мер через национальные управления для дальнейшего изучения того, может ли членство в клубах взаимного страхования служить постоянным доказательством наличия надлежащего страхования ответственности перед третьими лицами.
- Поддержка и поощрение решения клубов взаимного страхования о том, чтобы не включать суда без сертификата МКУБ, а также дальнейшее изучение ими предложения о том, чтобы сертификат МКУБ стал условием предоставления покрытия при следующем возобновлении страхового покрытия судов. Предполагается, что эти инициативы будут единообразно применяться всеми клубами в международных группах.

Механизмы инспекции со стороны грузоотправителей

- Обсудить с администраторами действующих механизмов инспекций со стороны грузоотправителей сферу дальнейшей интеграции и развития этих механизмов.
- Налаживать более широкий диалог между администраторами механизмов грузоотправителей, другими организациями, которые получают аналогичную информацию (такими, как Международная ассоциация классификационных обществ), и национальными управлениями в целях улучшения и облегчения потока информации.
- С учетом того, что в силу в целом фрагментарного характера не существует какого-либо единого международного органа, представляющего отправителей сухих насыпных грузов, провести встречу таких отправителей, которые имеют внутренние проверочные механизмы, а также потенциаль-

ных новых участников для проработки вопроса интеграции этих механизмов с целью обеспечения более широкого и эффективного охвата их сектора.

Деятельность с участием судовых маклеров

- Обсудить с судовыми маклерами вопрос о том, каким образом усилить их роль в недопущении фрахтования субстандартных судов, включая возможное введение в широком плане кодекса передовой практики среди судовых маклеров.
- Исследовать, каким образом расширить доступ к актуальной, легкодоступной и обновленной информации, особенно к результатам контрольных инспекций со стороны государства порта, с тем чтобы способствовать судовым маклерам в принятии мер по борьбе с субстандартным судоходством.

Деятельность финансирующих судоходство организаций

- Обсудить с финансирующими судоходство организациями конкретный вопрос сохранения и использования их прав доступа к соответствующей информации о судах, которые они финансируют, особенно получаемой от классификационных обществ, страховщиков и властей, осуществляющих контроль от имени государства порта.

Транспарентность информации

- Ввиду значительности и важности транспарентности информации и того обстоятельства, что эта проблема затрагивает всех субъектов отрасли, в 1999 году Комитет по морскому транспорту изучит конкретные способы увеличения доступности актуальной, обновленной информации в сопоставимых форматах для всех сторон посредством:
 - прямого признания того, что определенная информация будет являться объектом имущественных прав и поэтому для облегчения доступа может потребоваться принятие специальных мер; и
 - тем временем Комитет по морскому транспорту создаст на Интернете веб-сайт о субстандартном судоходстве, который будет включать ссылки на органы (такие, как Международная ассоциация классификационных обществ и контрольные органы государства порта), предоставляющие соответствующую общедоступную информацию о субстандартном судоходстве.
- Обсудить с правительствами и представителями отрасли проблему юридической ответственности, которая может быть предусмотрена посредством разумного распространения и использования информации о субстандартном судоходстве.
- Обсудить со странами — членами ОЭСР (а также со странами, не являющимися членами ОЭСР, через программу Комитета по морскому транспорту) возможность оперативной публикации результатов их контрольных инспекций со стороны государства порта, а также их самооценку выпол-

нения норм государствами флага, причем последнее можно осуществить через ИМО.

Координация политики между государственными органами

- Хотя этот вопрос конкретно не обсуждался на отраслевой встрече за круглым столом ввиду наличия по крайней мере двух возможных коллизий между требованиями в отношении конкуренции и деятельностью, которая потенциально может усилить морскую безопасность (с участием морских страхователей и клубов взаимного страхования), Комитет по морскому транспорту обсудит с правительствами — членами ОЭСР возможные способы недопущения неумышленного воспрепятствования потенциальным мерам безопасности посредством возможной коллизии с другими директивами.

3. Директивное заявление по субстандартному судоходству Комитета по морскому транспорту ОЭСР (2002 год)

Преамбула

Комитет по морскому транспорту считает, что субстандартное судоходство⁷⁶ создает более высокий, по сравнению с обычным, риск серьезных инцидентов, который дорого обходится общинам, включая человеческие жертвы и ущерб окружающей среде. Правительства, судовладельцы, грузоотправители и морская отрасль в целом не могут мириться с подобным положением.

Комитет по морскому транспорту, признавая, что Международная морская организация в первую очередь обладает компетенцией в отношении регулирования судоходства, связанного с международной торговлей, в областях морской безопасности, эффективности судоходства и предупреждения и контроля морского загрязнения с точки зрения судов, правительства, международные организации и другие субъекты морской отрасли многое могут сделать для сведения к минимуму случаев субстандартного судоходства. Речь идет о коллективной ответственности, которая требует усилий со стороны каждого.

В этой связи Комитет по морскому транспорту настоятельно призывает все государства флага и государства порта, судовладельцев, судовых операторов, судовые компании, грузоперевозчиков и других субъектов, задействованных в морском секторе, действовать эффективно и сознательно в своих подходах к субстандартному судоходству, с тем чтобы существенно ограничить или полностью устранить способность неразборчивых операторов предлагать субстандартные суда и возможность неразборчивых или легковверных фрахтователей и грузоотправителей принимать их.

Для достижения этой цели Комитет по морскому транспорту и его государства-члены приняли настоящее директивное заявление, с тем чтобы продемонстрировать важность кампании по ликвидации субстандартного судоходства и изложить меры, которые будут приняты Комитетом и его государствами-членами для достижения этой цели.

Комитет по морскому транспорту также предлагает всем государствам — нечленам ОЭСР, которые разделяют эту обеспокоенность, поддержать настоящее заявление, с тем чтобы продемонстрировать операторам и пользователям

субстандартных судов мощь международного мнения, выступающего против них.

С учетом вышеизложенного Комитет по морскому транспорту и его государства-члены поддерживают следующие меры, отражающие их отношение к субстандартному судоходству.

Государства флага

- Государства флага несут главную ответственность за выявление субстандартных судов и решение связанных с ними проблем и обязаны принимать эффективные меры для обеспечения того, чтобы такие суда не могли функционировать до тех пор, пока они не будут соответствовать требованиям международных морских конвенций. Государства флага не должны включать в свои регистры новые суда, не убедившись в том, что они соответствуют всем международным требованиям.
- Комитет отмечает большое число международных морских конвенций, которые при их эффективном осуществлении позволили бы решить проблему субстандартного судоходства. В то же время Комитет с глубокой обеспокоенностью отмечает, что эти конвенции часто применяются явно неэффективно или непоследовательно, и в этой связи настоятельно призывает все государства флага обеспечивать эффективное осуществление в своих государствах этих конвенций.
- Члены Комитета по морскому транспорту поддерживают усилия ИМО по укреплению осуществления международных правил и стандартов, включая принимаемые ИМО меры по обзору соблюдения государствами флага этих стандартов.
- Члены Комитета по морскому транспорту также поддерживают предложения проработать вопрос о расширении устава ИМО, с тем чтобы она могла активно проводить обзор осуществления государствами флага стандартов, а также имела возможность обеспечивать исполнение обязательных требований.

Государства порта

- Государства порта могут принимать эффективные меры в выявлении субстандартных судов, и им предлагается поддерживать контакты с соответствующими государствами флага и свободно обмениваться между собой всей имеющейся информацией. Государства порта также должны обеспечивать строгое и единообразное применение на своей территории действующих международных правил и стандартов. Со своей стороны члены Комитета по морскому транспорту будут принимать активные меры через другие механизмы, такие, как различные меморандумы о взаимопонимании в отношении контроля со стороны государств порта и региональные соглашения, с тем чтобы содействовать широкому распространению культуры безопасности и экологических знаний в максимальном числе государств.
- Не допуская формальной или фактической дискриминации против судов какого бы то ни было государства, государства порта должны применять санкции (включая задержание) и штрафы, действующие в качестве сдерживающих.

живающего средства для операторов и пользователей субстандартных судов.

Классификационные общества

- Классификационные общества играют исключительно важную роль в этом процессе и должны эффективно и скрупулезно выполнять свои задачи. Классификационные общества должны обеспечивать выполнение своих собственных стандартов. В особой мере это относится к тем, кто входит в Международную ассоциацию классификационных обществ, которая могла бы установить стандарт для оценки деятельности других обществ. Члены Комитета по морскому транспорту предлагают всем классификационным обществам добиться последовательного и единообразного подхода к инспекциям судов.
- Если статистика инцидентов и задержаний свидетельствует о том, что некоторые классификационные общества не в состоянии обеспечивать надлежащим образом соблюдение высоких стандартов, то члены Комитета по морскому транспорту рассмотрят вопрос о создании и опубликовании списка тех обществ, которые не применяют надлежащих стандартов.
- Государства — члены Комитета по морскому транспорту рассмотрят также возможность поощрения международной системы лицензирования, вероятно под эгидой ИМО, с целью обеспечения того, чтобы классификационные общества соответствовали применимым стандартам функционирования.

Морское страхование

- Страховая отрасль обеспечивает критически важную финансовую безопасность для коммерческих предприятий. Вместе с тем (и скорее всего ненамеренно) она также предоставляет весьма эффективное покрытие для субстандартных судов, позволяя переносить риск их эксплуатации на многих участников схемы перевозки и в конечном счете на потребителей. В этой связи отрасль страхования должна выявлять и целево воздействовать на тех, кто предоставляет и использует субстандартные суда, и должна воздерживаться от предоставления страхового покрытия, если только не будут устранены дефекты, которые делают эксплуатацию этих судов небезопасной.
- В поддержку вышеназванной меры члены Комитета по морскому транспорту при помощи страховой отрасли проведут исследование международной системы морского страхования для установления того, возможно ли без ущерба для потенциальных жертв устранить покрытие, предоставляемое субстандартным судам, при поддержании в то же время необходимого страхования распределения рисков для остальной части отрасли.
- Кроме того, члены Комитета по морскому транспорту будут активно поощрять внедрение обязательного страхования ИМО для всех судов, включая положения, препятствующие тому, чтобы страховщики платили штрафы за судовладельцев, когда они привлекаются к ответственности и признаются виновными в совершении правонарушений в области безопасности и экологии.

Субстандартные экипажи

- Хотя Комитет по морскому транспорту признает, что недорогие и эффективные экипажи явно необходимы, с субстандартными экипажами или случаями их использования мириться нельзя. В этой связи Комитет по морскому транспорту решительно поддерживает напряженные усилия ИМО по улучшению подготовки и повышению квалификации моряков, а также намерения и концепции, закрепленные в морских конвенциях Международной организации труда, и приветствует недавнее решение Международной организации труда пересмотреть свои морские документы, с тем чтобы повысить их актуальность и способствовать их более широкой ратификации.

Стимулы и поощрения

- Программа стимулов и поощрений может стать эффективным орудием в борьбе с использованием субстандартных судов. Комитет по морскому транспорту отмечает, что в настоящее время ряд таких программ уже существует, а другие находятся в стадии разработки. Члены Комитета по морскому транспорту решительно выступают за активизацию и расширение усилий по поощрению ответственных судовладельцев и других субъектов отрасли посредством программ стимулирования и иных видов признания, направленных на поддержание высоких стандартов, и оказание помощи регуляторным органам в борьбе с использованием субстандартных судов. Эти программы могли бы включать, например, уменьшение классификационных сборов, снижение страховых премий, сокращение числа или сроков проведения инспекций со стороны государства порта и, где это возможно, снижение портовых сборов.
- Члены Комитета по морскому транспорту будут взаимодействовать с отраслью в целях разработки концепции стимулов для ответственных судовладельцев и других субъектов отрасли, с тем чтобы стимулировать достижение ими надлежащих стандартов и обеспечение им возможностей более эффективно бороться с нерыночной конкуренцией, создаваемой операторами и пользователями субстандартных судов.

Информация и реклама

- Хорошая реклама, равно как и плохая, могут быть важным орудием в борьбе с субстандартным судоходством. Члены Комитета по морскому транспорту признают, что уже предпринимается целый ряд усилий, таких, как создание «белых» списков, «черных» списков и списков задержания, которые регулярно и легко доступны на Интернетe и в виде отдельных публикаций. Члены Комитета по морскому транспорту рассмотрят вопрос о том, можно ли обобщать эту информацию и публиковать на веб-сайте Комитета, посвященном субстандартному судоходству. Члены Комитета по морскому транспорту будут активно сотрудничать в использовании информационной системы «Эквазис» и ее расширении.
- Отрасль должна способствовать недопущению разработки ненужных или чрезмерных постановлений; вместо этого должны предприниматься все усилия для содействия эффективному осуществлению существующих по-

становлений, например посредством свободного обмена информацией и содействия выявлению субстандартных судов и их операторов и пользователей.

- Кроме того, Комитет по морскому транспорту настоятельно призывает всех своих членов обеспечивать, чтобы их морские управления свободно и часто опубликовывали информацию об использовании субстандартных судов с помощью, среди прочего, системы «Эквазис».
- Хотя Комитет признает, что могут возникать определенные правовые проблемы в плане выявления и придания огласке тех, кто замешан в эксплуатации, использовании или ином применении субстандартных судов, это не должно препятствовать расширению использования столь мощного сдерживающего средства. Члены Комитета по морскому транспорту объединятся с другими заинтересованными сторонами в целях решения проблем, которые могут возникать, посредством разумного добросовестного и учитывающего общественные интересы распространения и использования такой информации.

Правовые вопросы

- Члены Комитета по морскому транспорту будут принимать активные меры, в том числе через ИМО, для проработки некоторых международных способов содействия доказыванию небрежности не только со стороны судовладельца, но также фрахтователей, грузоотправителей, классификационных обществ и других субъектов, когда они умышленно пользуются существованием субстандартных судов.

Заключение

Настоящее директивное заявление представляет собой проявление твердой решимости Комитета по морскому транспорту и его государств-членов обеспечить неизменное уделение первоочередного внимания вопросу ликвидации субстандартного судоходства. Оно по-прежнему вызывает глубокую обеспокоенность и влечет за собой потенциально большие издержки, в связи с чем давление на тех, кто эксплуатирует или использует такие суда, не должно никоим образом ослабевать.

В директивном заявлении также подчеркивается твердая уверенность Комитета по морскому транспорту в том, что если мы хотим решить эту проблему, то в данных усилиях основную роль должна играть сама отрасль. В то же время для успеха наших усилий необходимо всячески поощрять ответственных судовладельцев и пользователей, с тем чтобы они не оказались в невыгодном положении в результате своих ответственных действий. Иными словами, безответственные операторы и пользователи должны быть выявлены и привлечены к ответственности, и международная система не должна допускать, чтобы из их действий извлекалась несправедливая выгода. Те, кто эксплуатирует или использует субстандартные суда в нарушение международных норм и стандартов, должны сталкиваться с решительным противодействием и санкциями, и нельзя допускать того, чтобы они просто включались в перечни рисков, от которых исполнители уже в состоянии застраховаться.

Комитет по морскому транспорту также считает, что его План действий по борьбе с субстандартным судоходством, принятый в 1998 году по итогам совещания за круглым столом, еще может внести значительный вклад, поскольку он направлен на расширение участия отрасли и преследует цель поощрять эффективный обмен информацией между ее различными субъектами. В этой связи План действий будет по-прежнему осуществляться в поддержку настоящего директивного заявления, однако теперь он будет рассматриваться в качестве более долгосрочного вида деятельности, нацеленного на постепенное усиление мер борьбы с субстандартным судоходством.

Меры, принимаемые Комитетом по морскому транспорту

Ряд вышеупомянутых мер (например, деятельность на уровне ИМО) могут приниматься только правительствами — членами Комитета по морскому транспорту. Однако в соответствии с положениями директивного заявления Комитет будет сам:

- сотрудничать с отраслью в целях разработки концепции стимулов для ответственных судовладельцев и других субъектов отрасли, с тем чтобы стимулировать их к достижению надлежащих стандартов и более эффективной борьбе с нерыночной конкуренцией операторов и пользователей субстандартных судов;
- консультироваться с ИМО по поводу того, каким образом он мог бы исследовать правовые, директивные и политические возможности для поддержки деятельности самой ИМО по повышению уровня соблюдения существующих международных морских конвенций и способствовать ей в осуществлении новых мероприятий, таких, как обязательное страхование;
- при помощи отрасли согласовывать мандат на проведение исследования международной системы морского страхования для установления того, существуют ли возможности устранения покрытия для субстандартных судов при поддержании покрытия в отношении необходимых рисков для остальной части отрасли;
- изучать, можно ли существующую информацию о субстандартном судоходстве из различных источников объединить и опубликовать на веб-сайте Комитета, посвященном субстандартному судоходству, с тем чтобы дезавуировать операторов и пользователей субстандартных судов и поощрить ответственных судовладельцев и других субъектов отрасли;
- продолжать осуществление тех аспектов Плана действий по борьбе с субстандартным судоходством 1998 года, которые вызывают интерес различных субъектов отрасли и обеспечивают стимул к поддержанию качественного участия в судоходстве. Эти аспекты, вероятно, могут включать повышение доступности информации и, видимо, создание различных подробных кодексов передовой практики с целью в первую очередь установления показателей для оценки отдельных предприятий. Это может облегчить выявление тех, кто не соответствует минимальным приемлемым стандартам.

III. Таблицы обязательств государств флага

(Подготовлено Отделом по вопросам океана и морскому праву
Организации Объединенных Наций)

Записка к таблицам

208. В таблицах А и В представлена информация об обязательствах государства флага, содержащихся в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашении Организации Объединенных Наций по рыбным запасам, в том порядке, в каком они изложены в этих соглашениях. В таблице А перечислены обязательства государства флага согласно ЮНКЛОС применительно к судоходству; сохранению морских живых ресурсов и управлению ими; защите и сохранению морской среды и проведению морских научных исследований; мониторингу, контролю и наблюдению за рыболовными судами в открытом море. В таблице В перечислены обязанности государства флага в отношении сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими соответственно с Соглашением Организации Объединенных Наций по рыбным запасам.

209. В таблице С перечислены обязательства государств флага в разбивке по темам, затрагиваемым в самых различных международных документах, включая ЮНКЛОС. В тех случаях, когда применим весь документ, приводится лишь его название. Когда обязательство государства флага изложено в конкретном положении, приводится номер статьи и изложено соответствующее обязательство. Применительно к обязательствам по ЮНКЛОС указывается лишь номер статьи, ибо обязательство по существу отражено в таблице А. Таблица С не предназначена в качестве исчерпывающего перечня. (Порядок изложения не подразумевает какой-либо приоритетности указанных документов.)

Таблица А Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС)

Часть II

Территориальное море и прилегающая зона

Раздел 3. Мирный проход в территориальном море

Положение ЮНКЛОС Обязательства государства флага

Статья 18 (2)	Понятие прохода Обязательство государства флага предписывать судам, осуществляющим право мирного прохода в территориальном море прибрежного государства, совершать проход непрерывным и быстрым образом.
Статья 19 (1)	Понятие мирного прохода Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы суда, плавающие под его флагом, осуществляли право мирного прохода в соответствии с Конвенцией и другими нормами международного права.

- Статья 20** **Подводные лодки и другие подводные транспортные средства**
- Обязательство государства флага предписывать подводным лодкам и другим подводным средствам, осуществляющим право мирного прохода, следовать на поверхности и поднимать свой флаг.
- Статья 21 (4)** **Законы и правила прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу**
- Обязательство государства флага предписывать судам, осуществляющим право мирного прохода через территориальное море, соблюдать все законы и правила прибрежного государства, касающиеся мирного прохода, и все общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море.
- Статья 22 (2)** **Морские коридоры и схемы разделения в территориальном море**
- Обязательство государства флага предписывать танкерам, судам с ядерным двигателем и судам, перевозящим ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества и материалы, при осуществлении права мирного прохода через территориальное море ограничивать свой проход установленными или предписанными морскими коридорами и схемами разделения движения, когда этого требует прибрежное государство.
- Статья 23** **Иностранные суда с ядерными двигателями и суда, перевозящие ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества**
- Обязательство государства флага предписывать судам с ядерными двигателями и судам, перевозящим ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества, при осуществлении права мирного прохода через территориальное море иметь на борту документы и соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными соглашениями.
-

Часть III

Проливы, используемые для международного судоходства

Раздел 2. Транзитный проход

- Статья 39 (1)** **Обязанности судов и летательных аппаратов во время транзитного прохода**
- Обязательство государства флага предписывать судам и летательным аппаратам при осуществлении права транзитного прохода:
- а) без промедления следовать через пролив или над ним; воздерживаться от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нару-

шение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций; воздерживаться от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением средств, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;

б) соблюдать другие соответствующие положения части III ЮНКЛОС, регулирующие проливы, используемые для международного судоходства.

Статья 39 (2) Обязательство государства флага предписывать судам, осуществляющим право транзитного прохода:

а) соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения в море;

б) соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов.

Статья 40 **Исследования и гидрографические съемки**

Обязательство государства флага воспрещать судам, включая морские научно-исследовательские и гидрографические суда, проводить какие бы то ни было исследования или гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливами.

Статья 41 (7) **Морские коридоры и съемы разделения движения в проливах, используемых для международного судоходства**

Обязательство государства флага предписывать судам при транзитном проходе соблюдать применимые морские коридоры и схемы разделения движения, которые могут устанавливаться государствами, граничащими с проливами, там, где они необходимы для содействия безопасному проходу судов.

Статья 42 (4) **Законы и правила государств, граничащих с проливами, в отношении транзитного прохода**

Обязательство государства флага предписывать судам, осуществляющим право транзитного прохода, соблюдать относящиеся к транзитному проходу через проливы законы и правила, которые могут приниматься государствами, граничащими с проливами, в отношении всех нижеследующих вопросов или любого из них:

а) безопасности судоходства и регулирования движения судов, как предусматривается в статье 41;

б) 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 проливах;

с) в том что касается рыболовных судов, — недопущения рыболовст-

- ва, в том числе требования относительно уборки рыболовных снастей;
- d) погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами.
- Статья 42 (5) Обязательство государства флага судна, обладающего суверенным иммунитетом и действующим таким образом, что это противоречит относящимся к транзитному проходу законам и правилам государств, граничащих с проливами, или другим положениям части III ЮНКЛОС, регулирующей проливы, используемые для международного судоходства, нести международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные государствам, граничащим с проливами.
- Статья 43 **Навигационное оборудование и средства безопасности, а также предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения**
- Обязательство государств флага, использующих проливы, сотрудничать посредством соглашения с государствами, граничащими с проливами:
- a) в установлении и поддержании в исправном состоянии в проливе необходимого навигационного оборудования и средств безопасности или в совершенствовании других средств содействия международному судоходству; и
- b) в предотвращении, сокращении и сохранении под контролем загрязнения с судов.
-

Часть IV Государства-архипелаги

- Статья 53 (11) **Право архипелажного прохода по морским коридорам**
- Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы суда при архипелажном проходе по морским коридорам соблюдали применимые морские коридоры и схемы разделения движения, установленные государством-архипелагом в соответствии с настоящей статьей.
- Статья 54 **Обязанности судов и летательных аппаратов во время их прохода, исследований и гидрографических съемок, обязанности государства-архипелага и законы и правила государства архипелага, касающиеся архипелажного прохода по морским коридорам**
- Обязательства государства флага, сформулированные в статьях 39, 40, 42 и 44 применяются *mutatis mutandis* к архипелажному проходу по морским коридорам.
-

Часть V Исключительная экономическая зона

Положение ЮНКЛОС Обязательства государства флага

- Статья 58 (3) **Права и обязанности других государств в исключительной экономической зоне**
- Обязательство государства флага при осуществлении им своих прав и выполнении своих обязанностей по Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывать права и обязанности прибрежного государства и соблюдать законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями Конвенции и другими нормами международного права, постольку, поскольку они не являются несовместимыми с частью V ЮНКЛОС.
- Статья 60 (6) **Искусственные острова, установки и сооружения в исключительной экономической зоне**
- Обязательство государства флага уважать зоны безопасности, установленные прибрежным государством вокруг искусственных островов, установок и сооружений, и соблюдать общепринятые международные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, с установок и сооружений и зон безопасности.
- Статья 61 (5) **Сохранение живых ресурсов**
- Обязательство государства флага судов, которым разрешено вести рыбный промысел в исключительной экономической зоне, передавать имеющуюся научную информацию, статистические данные об уловах и промысловом усилии и другие данные, относящиеся к сохранению рыбных запасов, и обмениваться ими на регулярной основе через компетентные международные организации.
- Статья 62 (4) **Использование живых ресурсов**
- Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы его суда, ведущие рыбный промысел в исключительной экономической зоне другого государства, соблюдали меры по сохранению и другие положения и условия, установленные в законах и правилах данного прибрежного государства, касающиеся, в частности, следующего:
- а) лицензирования рыбаков, рыболовных судов и оборудования, включая взимание сборов и другие формы оплаты, которые в отношении развивающихся прибрежных государств могут представлять собой адекватную компенсацию в виде денежных средств, оборудования и технологии, относящихся к рыбной промышленности;
 - б) определения видов, которые могут вылавливаться, и установления квот вылова в отношении конкретных запасов или групп запасов, либо вылова на каждое судно в течение какого-либо периода времени, либо вылова гражданами любого государства в течение определенного периода;

- c) регулирования сезонов и районов рыбного промысла, видов, размеров и количества орудий лова, а также типов, размеров и количества рыболовных судов, которые могут быть использованы;
- d) установления возраста и размера рыбы и других видов, которые могут вылавливаться;
- e) определения информации, требуемой от рыболовных судов, включая статистические данные об уловах и промысловом усилии, а также сообщения о местонахождении судна;
- f) проведения с разрешения и под контролем прибрежного государства определенных программ рыбохозяйственных исследований и регулирования проведения таких исследований, включая взятие проб уловов, использование проб и представление связанных с этим научных данных;
- g) размещения прибрежным государством наблюдателей или стажеров на борту таких судов;
- h) выгрузки такими судами всего или какой-либо части улова в портах прибрежного государства;
- i) положений и условий, относящихся к совместным предприятиям или другим совместным мероприятиям;
- j) потребностей в подготовке персонала и передаче технологии рыбного промысла, включая требования о расширении возможностей прибрежного государства по проведению рыбохозяйственных исследований;
- k) процедур обеспечения выполнения.

Статья 63 (2)

Запасы, встречающиеся в исключительных экономических зонах двух или более прибрежных государств, либо как в исключительной экономической зоне, так и в районе, находящемся за ее пределами и прилегающем к ней

Обязательство государства флага, ведущего в прилегающем районе промысел запасов, встречающихся как в исключительной экономической зоне, так и в районе, находящемся за ее пределами и прилегающем к ней (трансграничные рыбные запасы), стремиться прямо или через соответствующие субрегиональные или региональные организации согласовать с прибрежным государством меры, необходимые для сохранения этих запасов в прилегающем районе.

Статья 64

Далеко мигрирующие виды

Обязательство государства флага, граждане которого ведут в данном районе промысел далеко мигрирующих видов, перечисленных в Приложении I, сотрудничать прямо или через соответствующие международные организации с прибрежным государством в целях обеспечения сохранения таких видов и содействия их оптимальному использованию во всем этом районе как в исключительной экономической зоне, так и за ее пределами. В районах, для которых не существует соответствующей международной организации, государства флага, ведущие промысел этих видов в

данном районе, сотрудничают с прибрежными государствами с целью создания такой организации и участвуют в ее работе.

Статья 65 **Морские млекопитающие**

Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать с целью охраны запасов морских млекопитающих, а в отношении китообразных осуществлять, в частности, деятельность через надлежащие международные организации с целью их охраны, управления их запасами и изучения.

Статья 66 (3)(а) **Анадромные виды**

Обязательство государств флага, которым разрешено вести промысел запасов анадромных видов за пределами внешних границ их исключительной экономической зоны, проводить консультации с целью достижения соглашения о порядке и условиях такого рыбного промысла с должным учетом требований, касающихся сохранения этих видов и потребностей в них государства происхождения.

Часть VI
Континентальный шельф

Статья 79 (5) **Подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе**

Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы при прокладке подводных кабелей и трубопроводов его суда должным образом учитывали уже проложенные кабели и трубопроводы, в частности обязательство не подрывать возможности ремонта существующих кабелей и трубопроводов.

Часть VII
Открытое море

Раздел 1. Общие положения

Статья 87 (2) **Свобода открытого моря**

Обязательство государства флага должным образом учитывать заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывать права, предусмотренные Конвенцией в отношении деятельности в Районе.

Статья 88 **Резервирование открытого моря для мирных целей**

Обязательство государства флага резервировать открытое море для мирных целей.

- Статья 91 (1) **Национальность судов**
- Обязательство государства флага определять условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом и иметь реальную связь с судами, плавающими под его флагом.
- Статья 91 (2) Обязательство государства флага выдавать судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом, соответствующие документы.
- Статья 94 **Обязанности государства флага**
1. Обязательство государства флага эффективно осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.
- Каждое государство, в частности:
- a) ведет регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, их данных, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых и 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. Обязательство государства флага принимать в отношении судов, плавающих под его флагом, необходимые меры для обеспечения безопасности моря, в частности в том, что касается:
- a) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;
 - b) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применения международных актов;
 - c) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.
4. В число таких мер входят меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:
- a) 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, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна;

с) капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж были полностью ознакомлены с применимыми 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 и были обязаны соблюдать такие правила.

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

6. Обязательство государства флага проводить расследование в связи с сообщением государства, имеющего явные основания полагать, что надлежащая юрисдикция и контроль в отношении какого-либо судна не осуществляются, и, когда это уместно, принимать любые меры, требуемые для исправления положения.

7. Обязательство государства флага организовывать расследования достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством каждой 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 другое государство сотрудничают в проводимом этим государством любом расследовании любой такой морской аварии или навигационного инцидента.

Статья 98 (1)

Обязанность оказания помощи

Обязательство государства флага вменить в обязанность капитана любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров:

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

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

с) после столкновения оказать 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.

Статья 99

Запрет перевозки рабов

Обязательство государства флага принимать эффективные меры для предотвращения перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом, наказания за такие перевозки, а также предупреждения противозаконного пользования его флагом для этой цели. Раб, нашедший убежи-

ще на судне, под каким бы флагом это судно ни плавало, ipso facto свободен.

Статья 100 **Обязанность сотрудничать в пресечении пиратства**

Обязательство государства флага сотрудничать с другими государствами в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства.

Статья 108 (1) **Незаконная торговля наркотиками и психотропными веществами**

Обязательство государства флага сотрудничать с другими государствами в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море в нарушение международных конвенций.

Статья 109 (1) **Несанкционированное вещание из открытого моря**

Обязательство государства флага сотрудничать с другими государствами в пресечении несанкционированного вещания из открытого моря.

Статья 113 **Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода**

Обязательство государства флага принимать необходимые законы и правила, предусматривающие, что являются наказуемыми деяниями разрыв или повреждение подводного кабеля в открытом море каким-либо судном, плавающим под его флагом, или каким-либо лицом под его юрисдикцией, совершаемые намеренно или в силу преступной небрежности таким образом, что это может прервать или затруднить телеграфную или телефонную связь, а равно разрыв или повреждение при таких же обстоятельствах подводного трубопровода или высоковольтного кабеля. Это положение также относится к действиям, которые рассчитаны на то, чтобы привести к таким разрывам или повреждениям, или могут привести к ним. Однако оно не относится к разрывам или повреждениям, причиняемым лицами, действующими исключительно с правомерной целью спасения своей жизни или своих судов, после принятия всех мер предосторожности для избежания таких разрывов или повреждений.

Раздел 2. Сохранение живых ресурсов открытого моря и управление ими

Статья 116 **Право промысла рыбы в открытом море**

Обязательство государства флага, граждане которого занимаются рыболовством в открытом море, соблюдать:

- a) свои договорные обязательства;
- b) права и обязанности, а также интересы прибрежных государств, предусмотренные, в частности, в пункте 2 статьи 63 и в статьях 64–67; и

- с) положения раздела 2.
- Статья 117 **Обязанность государств принимать по отношению к своим гражданам меры в целях обеспечения сохранения живых ресурсов моря**
- Обязательство государства флага принимать такие меры или сотрудничать с другими государствами в принятии в отношении своих граждан таких мер, какие окажутся необходимыми для сохранения живых ресурсов открытого моря.
- Статья 118 **Сотрудничество государств в сохранении живых ресурсов и управлении ими**
- Обязательство государств флага сотрудничать друг с другом в сохранении живых ресурсов и управлении ими в районах открытого моря. Государства, граждане которых ведут промысел разных живых ресурсов в одном и том же районе или одних и тех же живых ресурсов, вступают в переговоры в целях принятия мер, необходимых для сохранения этих живых ресурсов. В соответствующих случаях они сотрудничают в создании для этой цели субрегиональных и региональных организаций по рыболовству.
- Статья 119 **Сохранение живых ресурсов открытого моря**
1. Обязательство государств флага при определении размера допустимого улова или установления других мер по сохранению живых ресурсов открытого моря:
- а) принимать на основе имеющихся у них наиболее достоверных научных данных меры с целью поддержания или восстановления популяций вылавливаемых видов на условиях, при которых может быть обеспечен максимальный устойчивый вылов, определяемый с учетом соответствующих экологических и экономических факторов, включая особые потребности развивающихся государств, и с учетом методов ведения рыбного промысла, взаимозависимости запасов, а также любых общерекомендованных международных минимальных стандартов, будь то субрегиональные, региональные или всемирные;
- б) принимать во внимание воздействие на виды, ассоциированные с вылавливаемыми видами или зависимые от них, в целях поддержания или восстановления популяций таких ассоциированных или зависимых видов выше уровней, при которых их воспроизводство может быть подвергнуто серьезной опасности.
2. Обязательство государств флага передавать имеющуюся научную информацию, статистические данные об уловах и промысловом усилии и другие данные, относящиеся к сохранению рыбных запасов, и обмениваться ими на регулярной основе через компетентные международные организации, будь то субрегиональные, региональные или всемирные, в зависимости от обстоятельств и с участием всех заинтересованных государств.

3. Обязательство заинтересованных государств флага обеспечивать, чтобы меры по сохранению и их осуществление не были ни по форме, ни по существу дискриминационными в отношении рыбаков любого государства.

Статья 120

Морские млекопитающие

Статья 65 применяется также к сохранению морских млекопитающих и управлению ими в открытом море.

Часть XII**Защита и сохранение морской среды****Раздел 1. Общие положения**

Статья 192

Общее обязательство

Обязательство государств, включая государства флага, защищать и сохранять морскую среду.

Статья 194

Меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды

1. Обязательство государств, включая государства флага, индивидуально или, в зависимости от обстоятельств, совместно принимать все совместимые с Конвенцией меры, которые необходимы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды из любого источника, используя для этой цели наилучшие практически применимые средства, имеющиеся в их распоряжении, и стремиться согласовывать свою политику в этом отношении.

2. Обязательство государств, включая государства флага, принимать все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем осуществлялась таким образом, чтобы она не причиняла ущерба другим государствам и их морской среде путем загрязнения и чтобы загрязнение, являющееся результатом инцидентов или деятельности под их юрисдикцией или контролем, не распространялось за пределы района, где они осуществляют суверенные права в соответствии с данной Конвенцией.

3. Меры, принимаемые в соответствии с данной Частью, относятся ко всем источникам загрязнения морской среды. Эти меры включают, наряду с другими, меры, направленные на уменьшение в максимально возможной степени:

а) выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, из находящихся на суше источников, из атмосферы или через нее путем захоронения;

б) загрязнения с судов, в частности меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности

работ на море, предотвращению преднамеренных и непреднамеренных сбросов и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования экипажей и эксплуатации судов;

с) загрязнения от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр, в частности меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечению безопасности работ на море и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования персонала и эксплуатации таких установок или устройств;

d) загрязнения от других установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде, в частности меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности работ на море и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования персонала и эксплуатации таких установок или устройств.

4. При принятии мер по предотвращению, сокращению или сохранению под контролем загрязнения морской среды государства воздерживаются от неоправданного вмешательства в деятельность, проводимую другими государствами в осуществление своих прав и в порядке выполнения своих обязанностей в соответствии с данной Конвенцией.

5. Меры, принимаемые в соответствии с данной Частью, включают меры, необходимые для защиты и сохранения редких или уязвимых экосистем, а также естественной среды видов рыб и других форм морских организмов, запасы которых истощены, подвергаются угрозе или опасности.

Статья 195

Обязанность не переносить ущерб или опасность загрязнения и не превращать один вид загрязнения в другой

Обязательство государств, включая государства флага, при принятии мер по предотвращению, сокращению или сохранению под контролем загрязнения морской среды, действовать таким образом, чтобы не переносить, прямо или косвенно, ущерб или опасность загрязнения из одного района в другой или не превращать один вид загрязнения в другой.

Статья 196 (1)

Использование технологии либо введение чуждых или новых видов организмов

Обязательство государств, включая государства флага, принимать все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в результате такого использования технологии под их юрисдикцией или контролем либо такого преднамеренного или случайного введения видов организмов, чуждых или новых для какой-либо конкретной части морской среды, которые могут вызвать в ней значительные и вредные изменения.

Раздел 2. Всемирное и региональное сотрудничество

- Статья 197 **Сотрудничество на всемирной и региональной основе**
- Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать на всемирной основе и, когда это уместно, на региональной основе непосредственно или через компетентные международные организации в формулировании и разработке международных норм, стандартов и рекомендуемых практики и процедур, соответствующих Конвенции, для защиты и сохранения морской среды с учетом характерных региональных особенностей.
- Статья 198 **Уведомление о неминуемом или нанесенном ущербе**
- Обязательство государства, включая государство флага, если ему становится известно о случаях, когда морская среда подвергается неминуемой опасности ущерба или когда ей нанесен ущерб в результате загрязнения, немедленно уведомлять другие государства, которые, по его мнению, могут быть затронуты этим ущербом, а также компетентные международные организации.
- Статья 199 **Планы чрезвычайных мер на случай загрязнения**
- В случаях, упомянутых в статье 198, обязательство государств, включая государства флага, в затронутом загрязнением районе, в соответствии с их возможностями и компетентных международных организаций, сотрудничать в возможной степени в целях ликвидации последствий загрязнения и предотвращения или сведения до минимума ущерба. Для этой цели государства совместно разрабатывают планы чрезвычайных мер на случай инцидентов, вызывающих загрязнение морской среды, и содействуют их осуществлению.
- Статья 200 **Исследовательские работы, программы научных исследований и обмен информацией и данными**
- Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать, непосредственно или через компетентные международные организации, с целью содействия исследовательским работам, осуществления программ научных исследований и поощрения обмена полученными информацией и данными о загрязнении морской среды. Они стремятся активно участвовать в региональных и всемирных программах, направленных на приобретение знаний для оценки характера и степени загрязнения, подверженности ему, путей его распространения, риска загрязнения и средств борьбы с ним.
- Статья 201 **Научные критерии для разработки правил**
- С учетом информации и данных, полученных в соответствии со статьей 200, государства сотрудничают, непосредственно или через компетентные международные организации, в установлении надлежащих научных критериев для формулирования и разработки норм, стандартов и рекомендуемых практики и процедур по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды.

Раздел 4. Мониторинг и экологические оценки

- Статья 204 (2) **Мониторинг риска и последствий загрязнения**
Обязательство государств, включая государства флага, постоянно следить за последствиями любой деятельности, которую они разрешают или которую они осуществляют, с целью определить, может ли такая деятельность привести к загрязнению морской среды.
- Статья 205 **Публикация докладов**
Обязательство государств, включая государства флага, публиковать доклады о полученных во исполнение статьи 204 результатах или представлять такие доклады через подходящие промежутки времени компетентным международным организациям, которые будут предоставлять их в распоряжение всех государств.
- Статья 206 **Оценка потенциальных последствий деятельности**
Обязательство государств, включая государства флага, когда они имеют разумные основания полагать, что намечаемая деятельность под их юрисдикцией или контролем может вызвать существенное загрязнение морской среды или привести к значительным и вредным изменениям в ней, оценивать в той мере, в какой это практически осуществимо, потенциальные последствия такой деятельности для морской среды и передавать доклады о результатах этой оценки в порядке, предусмотренном в статье 205.

Раздел 5. Международные нормы и национальное законодательство по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды

- Статья 209 (2) **Загрязнение, вызываемое деятельностью в Районе**
Обязательство государства флага с соблюдением имеющих отношение к этому положений данного раздела принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, вызываемого деятельностью в Районе, осуществляемой судами, установками, сооружениями и другими устройствами, несущими их флаг или зарегистрированными в них, или эксплуатируемыми под их властью в зависимости от обстоятельств. Требования таких законов и правил должны быть не менее эффективными, чем международные нормы, правила и процедуры, упоминаемые в пункте 1⁷⁷.
- Статья 210 (5) **Загрязнение, вызываемое захоронением**
Обязательство государства флага не осуществлять захоронения в пределах территориального моря или исключительной экономической зоны или на континентальном шельфе без определенно выраженного предварительного одобрения прибрежного государства, которое имеет право разрешать, регулировать и контролировать такое захоронение после должного рассмотрения этого вопроса с другими государствами, на которых такое захоронение может отрицательно сказаться в силу их географического положения.

- Статья 211 (1) **Загрязнение с судов**
Обязательство государств, включая государства флага, действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, устанавливать международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содействовать установлению таким же образом, по мере необходимости, систем путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды, включая побережье, и ущерб от загрязнения связанным с ним интересам прибрежных государств. Такие нормы и стандарты аналогичным образом по мере необходимости периодически пересматриваются.
- Статья 211 (2) Обязательство государства флага принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, плавающих под их флагом или зарегистрированных в них. Такие законы и правила должны быть по меньшей мере столь же эффективными, что и общепринятые международные нормы и стандарты, установленные через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию.
- Статья 211 (3) Обязательство государства флага требовать, чтобы капитан судна, плавающего под его флагом или зарегистрированного в нем, когда судно находится в территориальном море государства, которое устанавливает особые требования для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в качестве условия для захода иностранных судов в их порты или внутренние воды и для остановки у их прибрежных терминалов, представлял по просьбе этого государства информацию о том, направляется ли судно в государство того же района, участвующее в таких совместных договоренностях, и в этом случае указывал, соблюдает ли судно установленные таким государством требования для захода в порт.
- Статья 212 (1) **Загрязнение из атмосферы или через нее**
Обязательство государства флага или государства регистрации принимать законы и правила по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды из атмосферы или через нее, применимые к судам, плавающим под их флагом, и судам или летательным аппаратам, зарегистрированным в них, принимая во внимание согласованные в международном порядке нормы, стандарты и рекомендуемые практику и процедуры.

Раздел 6. Обеспечение выполнения

- Статья 216 (1)(b) **Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся захоронения**
Обязательство государства флага обеспечивать выполнение законов и правил, принятых в соответствии с Конвенцией, и применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию в целях предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской

среды в результате захоронения, в отношении судов, плавающих под его флагом, и судов или летательных аппаратов, зарегистрированных в нем.

Статья 217

Обеспечение выполнения государствами флага

1. Обязательство государств обеспечивать соблюдение судами, плавающими под их флагом или зарегистрированными в них, применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, и своих законов и правил, принятых в соответствии с данной Конвенцией для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также принимать законы, правила и другие необходимые меры по их осуществлению. Государства флага принимают меры по обеспечению эффективного выполнения таким норм, стандартов, законов и правил независимо от того, где совершено нарушение.
2. Обязательство государств, в частности, принимать надлежащие меры с целью обеспечить, чтобы судам, плавающим под их флагом или зарегистрированным в них, запрещалось плавание до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением упомянутых в пункте 1 требований международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов.
3. Обязательство государств обеспечивать, чтобы суда, плавающие под их флагом или зарегистрированные в них, имели на борту свидетельства, требуемые международными нормами и стандартами, упомянутыми в пункте 1, и выданные согласно этим нормам и стандартам. Обязательство государств обеспечивать периодический осмотр их судов в целях проверки соответствия таких свидетельств фактическому состоянию судна. Такие свидетельства принимаются другими государствами в качестве документов о состоянии судна и рассматриваются как документы, имеющие такую же силу, как и выдаваемые ими свидетельства, если нет явных оснований считать, что состояние судна в значительной степени не соответствует данным этих свидетельств.
4. Если судно совершает нарушение норм и стандартов, установленных через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, государство флага без ущерба для статей 218, 220 и 228 принимает меры по безотлагательному расследованию и, когда это уместно, возбуждает разбирательство в отношении предполагаемого нарушения независимо от того, где совершено такое нарушение или где в результате такого нарушения произошло или обнаружено загрязнение.
5. Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать по соответствующей просьбе с государствами флага, ведущими расследование нарушения.
6. Государства флага по письменной просьбе любого государства расследуют любое нарушение, якобы совершенное судами, плавающими под их флагом. Если государство флага убедилось, что имеются достаточные доказательства для возбуждения разбирательства в отношении предполагаемого нарушения, то оно безотлагательно возбуждает такое разбира-

тельство в соответствии со своими законами.

7. Государства флага незамедлительно информируют запрашивающее государство и компетентную международную организацию о предпринятых действиях и их результатах. Такая информация должна быть доступна всем государствам.

8. Наказания, предусмотренные законами и правилами государств в отношении судов, плавающих под их флагом, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений, независимо от того, где они совершены.

Статья 220 (4)

Обеспечение выполнения прибрежными государствами

Обязательство государств флага принимать законы и правила и другие меры для того, чтобы суда, плавающие под их флагом, подчинялись требованиям о предоставлении прибрежным государством информации, касающейся названия судна и его порта приписки, его последнего и очередного портов захода и другой относящейся к делу информации, необходимой для того, чтобы установить, было ли совершено нарушение.

Статья 222

Обеспечение выполнения в отношении загрязнения из атмосферы или через нее

Обязательство государства флага обеспечивать в отношении судов, плавающих под их флагом, или судов, зарегистрированных в них, выполнение своих законов и правил, принятых в соответствии с пунктом 1 статьи 212 и с другими положениями Конвенции, а также принимать законы и правила и другие меры, необходимые для осуществления установленных через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды из атмосферы или через нее в соответствии со всеми относящимися к этому международными нормами и стандартами.

Раздел 7. Гарантии

Статья 225

Обязанность избегать отрицательных последствий при осуществлении полномочий по обеспечению выполнения

Обязательство государства флага военных кораблей или других судов, которые имеют четкие знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе и уполномоченные для этой цели, при осуществлении в соответствии с Конвенцией в отношении иностранных судов своих полномочий по обеспечению выполнения не ставить под угрозу безопасность судоходства, не подвергать судно какому-либо иному риску, не отводить его в небезопасные порты или на небезопасные якорные стоянки и не подвергать морскую среду чрезмерному риску.

Статья 228 (1)

Приостановление и ограничение возбуждения разбирательства

Обязательство государства флага, направившего запрос о приостановлении разбирательства в соответствии с данной статьей, в должное время предоставлять в распоряжение государства, которое первым возбудило разбирательство, полное досье по делу и протоколы разбирательства.

Раздел 9. Ответственность

- Статья 235 (2) **Ответственность**
- Обязательство государств, включая государства флага, обеспечивать, чтобы имелась возможность обращения в соответствии с их правовыми системами за получением в короткие сроки надлежащего возмещения или другой компенсации ущерба, причиненного загрязнением морской среды физическими или юридическими лицами под их юрисдикцией.
- Статья 235 (3) Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать в осуществлении действующего международного права и в дальнейшем развитии международного права, касающегося ответственности, для оценки и возмещения ущерба или урегулирования связанных с этим споров, а также, когда уместно, в разработке критериев и процедур выплаты надлежащего возмещения, таких, как обязательное страхование или компенсационные фонды.

Раздел 10. Суверенный иммунитет

- Статья 236 **Суверенный иммунитет**
- Положения данной Конвенции, касающиеся защиты и сохранения морской среды, не применяются к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, к другим судам или летательным аппаратам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако каждое государство путем принятия надлежащих мер, не наносящих ущерба эксплуатации и эксплуатационным возможностям таких судов или летательных аппаратов, принадлежащих ему или эксплуатируемых им, обеспечивает, чтобы такие суда или летательные аппараты действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с данной Конвенцией.

Часть XIII**Морские научные исследования****Раздел 37 Проведение и содействие проведению морских научных исследований**

- Статья 245 **Морские научные исследования в территориальном море**
- Обязательство государства флага проводить морские научные исследования в территориальном море прибрежного государства только с определенно выраженного согласия такого государства и на установленных им условиях.

- Статья 246 (2) **Морские научные исследования в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе**
- Обязательство государства флага проводить морские научные исследования в исключительной экономической зоне прибрежного государства только с согласия такого государства.
- Статья 246 (8) Обязательство государства флага, проводящего деятельность по морским научным исследованиям в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, не создавать неоправданных помех для деятельности, проводимой прибрежными государствами в осуществление их суверенных прав и юрисдикции, предусмотренных в Конвенции.
- Статья 248 **Обязанность представлять информацию прибрежному государству**
- Обязательство государства флага и компетентных международных организаций, которые намерены проводить морские научные исследования в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе прибрежного государства, предоставлять такому государству не менее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты начала морского научно-исследовательского проекта полную информацию о:
- a) характере и целях проекта;
 - b) методе и средствах, которые будут использованы, включая название, тоннаж, тип и класс судов и описание научного оборудования;
 - c) точных географических районах, в которых будет проводиться проект;
 - d) предполагаемых датах первого прибытия и окончательного ухода исследовательских судов или в соответствующих случаях размещения и снятия оборудования;
 - e) названии учреждения, под эгидой которого проводится проект, директоре и лице, ответственном за проект;
 - f) степени, в которой прибрежное государство считается способным участвовать или быть представленным в проекте.
- Статья 249 **Обязанность соблюдать определенные условия**
1. Обязательство государства и компетентных международных организаций при проведении морских научных исследований в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе прибрежного государства соблюдать следующие условия:
- a) обеспечивать право прибрежного государства, если оно того пожелает, участвовать или быть представленным в морском научно-исследовательском проекте, в особенности на борту исследовательских судов и других устройств или научно-исследовательских установок, когда это практически возможно, но без выплаты какого-либо вознаграждения ученым прибрежного государства и без обязательства этого последнего участвовать в оплате расходов по проведению этого проекта;
 - b) предоставлять прибрежному государству по его просьбе предварительные доклады, как только это становится практически возмож-

ным, а также окончательные результаты и заключения после завершения исследования;

c) предоставлять прибрежному государству по его просьбе доступ ко всем данным и образцам, полученным в рамках морского научно-исследовательского проекта, и равным образом передавать ему данные, с которых можно сделать копию, и образцы, которые можно разделить без ущерба для их научной ценности;

d) предоставлять прибрежному государству по его просьбе информацию, содержащую оценку таких данных, образцов и результатов исследований, или предоставлять помощь для их оценки и интерпретации;

e) обеспечивать, с соблюдением пункта 2, чтобы результаты исследования были как можно практически скорее доступны международному сообществу через соответствующие национальные или международные каналы;

f) незамедлительно информировать прибрежное государство о любом существенном изменении в программе исследований;

g) если нет договоренности об ином, убирать научно-исследовательские установки или оборудование, когда исследование завершено.

2. Обязательство государства флага соблюдать также условия, установленные законами и правилами прибрежного государства в целях осуществления его дискреционного полномочия давать согласие или отказывать в нем в соответствии с пунктом 5 статьи 246, включая требования о предварительном согласии на предоставление в распоряжение международного сообщества результатов исследований по проекту, имеющему непосредственное значение для разведки или разработки природных ресурсов.

Статья 250

Информация относительно морских научно-исследовательских проектов

Обязательство государства флага направлять информацию относительно морских научно-исследовательских проектов по надлежащим официальным каналам, если не было иной договоренности.

Статья 253 (4)

Приостановление или прекращение деятельности по морским научным исследованиям

Обязательство государства флага или компетентной международной организации, уполномоченной проводить деятельность по морским научным исследованиям в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе прибрежного государства, прекращать исследовательскую деятельность по получении от прибрежного государства уведомления о его решении постановить о приостановлении или прекращении такой деятельности.

Статья 254

Права соседних не имеющих выхода к морю и находящихся в географически неблагоприятном положении государств

1. Обязательство государства флага и компетентных международных организаций, которые представили прибрежному государству проект проведения морских научных исследований, о которых говорится в пункте 3 статьи 246, уведомлять соседние не имеющие выхода к морю и находящиеся в географически неблагоприятном положении государства о намечаемом исследовательском проекте и сообщать этому прибрежному государству о таком уведомлении.

2. После того как заинтересованное прибрежное государство дало согласие на осуществление этого намечаемого морского научно-исследовательского проекта, в соответствии со статьей 246 и другими соответствующими положениями настоящей Конвенции, — обязательство государства флага и компетентных международных организаций, предпринимающих такой проект, представлять соседним не имеющим выхода к морю и находящимся в географически неблагоприятном положении государствам, по их просьбе и когда это уместно, соответствующую информацию, как это предусмотрено в статье 248 и в пункте 1(f) статьи 249.

3. Обязательство государства флага и компетентных международных организаций, проводящих морские научные исследования, предоставлять соседним не имеющим выхода к морю и находящимся в географически неблагоприятном положении государствам, указанным выше, по их просьбе возможность, когда это практически осуществимо, участвовать в проведении намечаемого морского научно-исследовательского проекта через посредство квалифицированных экспертов, которые назначаются ими и против которых не возражает данное прибрежное государство, в соответствии с условиями, согласованными для этого проекта в соответствии с положениями данной Конвенции между заинтересованным прибрежным государством и государством или компетентными международными организациями, проводящими морские научные исследования.

4. Обязательство государства флага и компетентных международных организаций, указанных в пункте 1, предоставлять упомянутым выше не имеющим выхода к морю и находящимся в географически неблагоприятном положении государствам, по их просьбе, информацию и помощь, предусмотренные в пункте 1(d) статьи 249, при условии соблюдения пункта 2 этой же статьи.

Раздел 4. Научно-исследовательские установки или оборудование в морской среде

Статья 260

Зоны безопасности

Обязательство всех государств флага обеспечивать соблюдение их судами зон безопасности разумной ширины, не превышающей 500 метров, которые могут создаваться вокруг научно-исследовательских установок согласно соответствующим положениям Конвенции.

Статья 261 **Непричинение помех на путях судоходства**

Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы размещение и использование научно-исследовательских установок или оборудования любого типа не создавали препятствий на установившихся путях международного судоходства.

Статья 262 **Опознавательные знаки и средства предупреждения**

Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы установки или оборудование, упоминаемые в данном разделе, несли опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, к которой они принадлежат, а также имели надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями.

Раздел 5. Ответственность

Статья 263 **Ответственность**

2. Обязательство государства флага и компетентных международных организаций обеспечивать компенсацию ущерба, причиненного в результате мер, принимаемых ими в нарушение Конвенции в отношении морских научных исследований, проводимых другими государствами, физическими или юридическими лицами или компетентными международными организациями.

3. Обязательство государства флага и компетентных международных организаций нести ответственность в соответствии со статьей 235 за ущерб, причиненный загрязнением морской среды в результате морских научных исследований, предпринимаемых ими или от их имени.

Раздел 6. Урегулирование споров и временные меры

Статья 265 **Временные меры**

Обязательство государства флага или компетентной международной организации, которым разрешено осуществлять морской научно-исследовательский проект, не разрешать начинать или продолжать исследовательскую деятельность без определенно выраженного согласия заинтересованного прибрежного государства до урегулирования спора в соответствии с разделами 2 и 3 части XV.

Таблица В**Соглашение об осуществлении положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими (Соглашение Организации Объединенных Наций по рыбным запасам)****Часть II****Сохранение трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управление ими**

Положение ЮНКЛОС *Обязательства государства флага*

Статья 5**Общие принципы**

Обязательство государства флага в порядке реализации своей обязанности сотрудничать с прибрежным государством в сохранении трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими принимать меры:

- a) с целью обеспечить долгосрочную устойчивость трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и содействовать цели их оптимального использования;
- b) на основе наиболее достоверных имеющихся научных данных;
- c) с применением осторожного подхода;
- d) с применением экосистемного подхода;
- e) в целях предельного сокращения загрязнения, отходов, выбросов и попадания рыбы в утерянные или брошенные орудия лова;
- f) для охраны биологического разнообразия морской среды;
- g) в целях предотвращения или устранения чрезмерной эксплуатации и избыточного рыболовства и к обеспечению того, чтобы интенсивность промыслового усилия не превосходила уровней, соизмеримых с устойчивым использованием рыбных ресурсов;
- h) для учета интересов рыбаков, занимающихся кустарным и натуральным промыслом;
- i) с целью обеспечить своевременный сбор и взаимный обмен полными и точными данными о рыболовной деятельности, в частности о местоположении судна, улове видов, являющихся и не являющихся объектом специализированного промысла, и промысловом усилии, как это предусмотрено в приложении, а также информацией, получаемой в рамках национальных и международных исследовательских программ;
- j) для поощрения и проведения научных исследований и разработки соответствующих технологий, помогающих сохранять рыболовство и управлять им;

к) в целях осуществления мер по сохранению и управлению и обеспечения их выполнения с помощью эффективного мониторинга, контроля и наблюдения.

Статья 6 **Применение осторожного подхода**

Обязательство всех государств, включая государства флага, широко применять осторожный подход к сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб, управлению ими и их использованию, с тем чтобы защищать морские живые ресурсы и сохранять морскую среду.

Статья 7 (2) **Сопоставимость мер по сохранению и управлению**

Обязательство государства флага и прибрежного государства обеспечивать сопоставимость мер по сохранению и управлению, вводимых для открытого моря и принимаемых в районах под национальной юрисдикцией, в целях обеспечения сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управление ими в целом.

Статья 7 (3) Обязательство государства флага и прибрежного государства прилагать все усилия к тому, чтобы согласовывать сопоставимые меры по сохранению и управлению в разумный срок.

Статья 7 (5) Обязательство государства флага и заинтересованного прибрежного государства прилагать все усилия для того, чтобы достигнуть временной договоренности практического характера до заключения соглашения о сопоставимых мерах по сохранению и управлению.

Статья 7 (8) Обязательство государства флага, действуя либо непосредственно, либо через соответствующие субрегиональные или региональные рыбохозяйственные организации или договоренности, либо с помощью иных соответствующих средств, регулярно информировать другие заинтересованные государства о мерах, принятых им для регулирования деятельности плавающих под его флагом судов, которые ведут промысел таких запасов в открытом море.

Часть III

Механизмы международного сотрудничества в отношении трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб

Статья 8 (2) Обязательство добросовестно и без промедления проводить консультации, когда рыбные запасы находятся под угрозой или когда организуется новый промысел таких запасов, с тем чтобы обеспечить надлежащее сохранение и управление.

Статья 8 (3) Обязательство государства флага, ведущего в открытом море промысел трансграничных рыбных запасов или запасов далеко мигрирующих рыб, и соответствующего прибрежного государства выполнять свою обязан-

- ность сотрудничать путем вступления в члены субрегиональной или региональной рыбохозяйственной организации или становясь участниками субрегиональной или региональной рыбохозяйственной договоренности, компетентной вводить меры по сохранению и управлению в отношении конкретных трансграничных рыбных запасов или запасов далеко мигрирующих рыб, либо путем выражения согласия на применение введенных такой организацией или договоренностью мер по сохранению и управлению.
- Статья 8 (5) Там, где отсутствует субрегиональная или региональная рыбохозяйственная организация или договоренность, которая могла бы ввести меры по сохранению и управлению в отношении конкретного трансграничного рыбного запаса или запаса далеко мигрирующих рыб, обязательство государства флага, ведущего промысел такого запаса в открытом море в этом субрегионе или регионе, и соответствующего прибрежного государства сотрудничать в деле учреждения такой организации или заключения других соответствующих договоренностей, чтобы обеспечить сохранение такого запаса и управление им, и участвовать в работе этой организации или договоренности.
- Статья 13 **Укрепление существующих организаций и договоренностей**
- Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать в укреплении существующих субрегиональных и региональных рыбохозяйственных организаций и договоренностей, с тем чтобы повышать их эффективность во введении и осуществлении мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлению ими.
- Статья 14 **Сбор и предоставление информации и сотрудничество в области научных исследований**
1. Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы рыболовные суда, плавающие под их флагом, предоставляли такую информацию, которая может оказаться необходимой для выполнения их обязательств по настоящему Соглашению. Для этого в соответствии с приложением I государства:
- а) собирают научные, технические и статистические данные о промысле трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и обмениваются такими данными;
 - б) обеспечивают достаточно подробный сбор данных, чтобы содействовать эффективной оценке запасов, и их своевременное предоставление для соблюдения требований субрегиональных или региональных рыбохозяйственных организаций или договоренностей; и
 - в) принимают соответствующие меры по проверке точности таких данных.
2. Действуя либо непосредственно, либо через субрегиональные или региональные рыбохозяйственные организации или договоренности, го-

сударства, включая государства флага, сотрудничают в том, чтобы:

- а) согласовывать параметры данных и форму их предоставления таким организациям или договоренностям, учитывая характер запасов и промысла этих запасов; и
- б) разрабатывать технику анализа и методики оценки запасов и взаимно обмениваться ими для совершенствования мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлению ими.

3. Действуя либо непосредственно, либо через компетентные международные организации, государства, включая государства флага, сообразно с Частью XIII Конвенции сотрудничают ради всеобщего блага в деле укрепления научно-исследовательского потенциала в области рыболовства и поощрения научных исследований, касающихся сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими. Для этого государство флага или компетентная международная организация, ведущие такие исследования за пределами районов под национальной юрисдикцией, активно содействуют публикации и распространению среди любых заинтересованных государств результатов таких исследований, а также информации об их целях и методах и облегчают, насколько это осуществимо, участие ученых из этих государств в таких исследованиях.

Статья 16

Районы открытого моря, полностью окруженные районом под национальной юрисдикцией одного государства

1. Обязательство государства флага, которое осуществляет промысел трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб в районе открытого моря, полностью окруженном районом под национальной юрисдикцией какого-либо одного государства, и этого государства сотрудничать во введении мер по сохранению этих запасов и управлению ими в данном районе открытого моря. Учитывая природные особенности этого района, государство флага и прибрежное государство уделяют особое внимание введению сопоставимых мер по сохранению таких запасов и управлению ими в соответствии со статьей 7. Меры, введенные в отношении открытого моря, принимают во внимание права, обязанности и интересы прибрежного государства по Конвенции, основываются на наиболее достоверных имеющихся научных данных, а также учитывают любые меры по сохранению и управлению, принятые и применяемые прибрежным государством в районе под его национальной юрисдикцией в отношении тех же запасов в соответствии со статьей 61 Конвенции. Государство флага и прибрежное государство договариваются также о мерах мониторинга, контроля, наблюдения за осуществлением и обеспечения выполнения мер по сохранению и управлению в отношении открытого моря.

2. Во исполнение статьи 8 государство флага и прибрежное государство действуют добросовестно и прилагают все усилия для незамедлительного достижения договоренности об упомянутых в пункте 1 мерах по сохранению и управлению, которые будут применяться при ведении промысло-

вых операций в этом районе. Если в течение разумного периода времени соответствующие ведущие промысел государства и прибрежное государство не в состоянии достичь договоренности о таких мерах, они, с учетом пункта 1, применяют пункты 4, 5 и 6 статьи 7, касающиеся временных договоренностей или мер. До вступления в силу таких временных договоренностей или мер соответствующее государство флага принимает меры в отношении судов, плавающих под его флагом, с тем чтобы они не вели промысла, который может нанести ущерб запасам, о которых идет речь.

Часть IV

Стороны, не являющиеся членами или участниками

Статья 17

Стороны, не являющиеся членами организаций или участниками договоренностей

1. Государство флага, не являющееся членом субрегиональной или региональной рыбохозяйственной организации или участником субрегиональной или региональной рыбохозяйственной договоренности и не дающее каким-либо иным образом своего согласия на применение мер по сохранению и управлению, введенных такой организацией или договоренностью, не освобождается от обязанности сотрудничать в соответствии с Конвенцией и настоящим Соглашением в сохранении соответствующих трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими.
2. Такое государство флага не разрешает судам, плавающим по его флагом, вести операции по промыслу трансграничных рыбных запасов или запасов далеко мигрирующих рыб, которые подпадают под применение мер по сохранению и управлению, введенных такой организацией или договоренностью.
3. Государства, являющиеся членами субрегиональной или региональной рыбохозяйственной организации или участниками субрегиональной или региональной рыбохозяйственной договоренности, в индивидуальном порядке или совместно предлагают упомянутым в пункте 3 статьи 1 занимающимся рыбным промыслом субъектам права, у которых в соответствующем районе имеются рыболовные суда, в полной мере сотрудничать с такой организацией или договоренностью в осуществлении введенных ею мер по сохранению и управлению, с тем чтобы добиться как можно более широкого фактического применения таких мер к рыболовной деятельности в соответствующем районе. Льготы участия в рыбном промысле, которыми пользуются такие занимающиеся рыбным промыслом субъекты права, пропорциональны их приверженности соблюдению мер по сохранению и управлению, введенных в отношении запасов.

4. Государства, являющиеся членами такой организации или участниками такой договоренности, обмениваются информацией о деятельности рыболовных судов, плавающих под флагами государств, которые не являются ни членами организации, ни участниками договоренности и которые ведут операции по промыслу соответствующих запасов. Они принимают сообразующиеся с настоящим Соглашением и международным правом меры по предупреждению деятельности таких судов, которая подрывает эффективность субрегиональных или региональных мер по сохранению и управлению.

Часть V

Обязанности государства флага

Статья 18

Обязанности государства флага

1. Государство, суда которого ведут рыбный промысел в открытом море, принимает необходимые меры к обеспечению того, чтобы суда, плавающие под его флагом, соблюдали субрегиональные и региональные меры по сохранению и управлению и чтобы такие суда не занимались какой бы то ни было деятельностью, подрывающей эффективность таких мер.
2. Государство разрешает использование судов, плавающих под его флагом, для рыболовства в открытом море только в том случае, если оно способно эффективно нести свою ответственность за такие суда согласно Конвенции и настоящему Соглашению.
3. Меры, подлежащие принятию государством в отношении судов, плавающих под его флагом, включают:
 - a) контроль за такими судами в открытом море с помощью рыболовных лицензий, разрешений или разрешительных свидетельств в соответствии с любыми применимыми процедурами, согласованными на субрегиональном, региональном или всемирном уровне;
 - b) установление правил с целью:
 - i) оговорить сроки применения и условия лицензий, полномочий или разрешений, необходимых для выполнения любых субрегиональных, региональных или всемирных обязательств государства флага;
 - ii) запретить рыбный промысел в открытом море судами, которые не имеют надлежащих лицензий или разрешений на лов рыбы, либо рыбный промысел судами в открытом море, не соответствующий условиям лицензии, разрешения или разрешительного свидетельства;
 - iii) предписать судам, ведущим рыбный промысел в открытом море, постоянно иметь на борту лицензию, разрешение или разрешительное свидетельство и предъявлять их по требованию для осмотра должным образом уполномоченному лицу; и

- iv) обеспечить, чтобы суда под его флагом не занимались неразрешенным рыбным промыслом в районах под национальной юрисдикцией других государств;
- с) учреждение национального реестра рыболовных судов, которым разрешено вести промысел в открытом море, и предоставление непосредственно заинтересованным государствам по их просьбе доступа к информации, содержащейся в таком реестре, с учетом любых национальных законов государства флага относительно огласки такой информации;
- d) требования о маркировке рыболовных судов и орудий лова для опознания в соответствии с единообразными и международно признанными системами маркировки судов и орудий лова, как-то Нормативами Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций по маркировке и идентификации рыболовных судов;
- e) требования о регистрации и своевременном сообщении местоположения судна, улова видов, являющихся и не являющихся объектом специализированного промысла, промыслового усилия и других соответствующих промысловых данных в соответствии с субрегиональными, региональными и всемирными стандартами сбора таких данных;
- f) требования о проверке улова видов, являющихся и не являющихся объектом специализированного промысла, с помощью таких мер, как программы использования наблюдателей, инспекционные схемы, отчеты о выгрузке, наблюдение за перевалкой и мониторинг выгружаемых уловов, рыночная статистика;
- g) мониторинг, контроль и наблюдение за такими судами, их промысловыми операциями и сопутствующей деятельностью с помощью, в частности:
 - i) осуществления национальных инспекционных схем и субрегиональных и региональных схем сотрудничества в обеспечении выполнения во исполнение статей 21 и 22, включая требования о том, чтобы такие суда разрешали доступ должным образом уполномоченным инспекторам из других государств;
 - ii) осуществления национальных программ использования наблюдателей и субрегиональных и региональных программ использования наблюдателей, в которых участвует государство флага, включая требования о том, чтобы такие суда разрешали доступ наблюдателям из других государств для осуществления функций, согласованных по программе; и
 - iii) разработки и внедрения систем мониторинга за судами, включая при необходимости системы спутниковых передатчиков, в соответствии с теми или иными национальными программами, и программами, согласованными между заинтересованными государствами на субрегиональной, региональной и всемирной основе;
- h) регулирование перевалочных операций в открытом море в целях обеспечения того, чтобы не подрывалась эффективность мер по со-

хранению и управлению; и

i) регулирование рыболовной деятельности с целью обеспечить соблюдение субрегиональных, региональных или всемирных мер, в том числе направленных на предельное сокращение вылова видов, не являющихся объектом специализированного промысла.

4. При наличии действующей субрегионально, регионально или всемирно согласованной системы мониторинга, контроля и наблюдения государства обеспечивают, чтобы меры, вводимые ими в отношении судов, плавающих под их флагом, были совместимы с этой системой.

Часть VI

Соблюдение и обеспечение выполнения

Статья 19

Соблюдение и обеспечение выполнения государством флага

1. Государство обеспечивает соблюдение судами, плавающими под его флагом, субрегиональных и региональных мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлению ими. С этой целью это государство:

a) обеспечивает выполнение таких мер, независимо от того, где происходят нарушения;

b) незамедлительно и в полном объеме расследует любые предполагаемые нарушения субрегиональных или региональных мер по сохранению и управлению, что может включать досмотр соответствующих судов, и оперативно информирует сообщившее о нарушении государство и соответствующую субрегиональную или региональную организацию или договоренность о ходе и результатах расследования;

c) требует от любого судна, плавающего под его флагом, предоставлять следственному органу информацию о местоположении судна, уловах, орудиях лова, рыболовных операциях и связанной с этим деятельности в районе предполагаемого нарушения;

d) удостоверившись в наличии достаточных оснований доказательств в отношении предполагаемого нарушения, передает дело своим властям на предмет незамедлительного возбуждения разбирательства в соответствии со своими законами, а в надлежащих случаях задерживает соответствующее судно; и

e) обеспечивает, чтобы в тех случаях, когда в соответствии с его законами было установлено, что судно причастно к совершению серьезного нарушения таких мер, данное судно не вело рыболовных операций в открытом море до тех пор, пока не будут соблюдены все санкции, введенные государством флага за это нарушение.

2. Всякое расследование и судопроизводство ведется оперативно. Санкции, применимые в случае нарушений, должны быть достаточно строгими, чтобы эффективно обеспечивать соблюдение мер и служить фактором сдерживания нарушений, где бы они ни происходили, а также лишать нарушителей поступлений от их незаконной деятельности. Меры, применимые в отношении капитанов и других лиц командного состава рыболовных судов, включают положения, которые могут допускать, в частности, непредставление, лишение или временное изъятие разрешений на работу в качестве капитана или лица командного состава на таких судах.

Статья 20 (1) Международное сотрудничество по обеспечению выполнения

Обязательство государств, включая государства флага, действуя либо непосредственно, либо через субрегиональные или региональные организации или договоренности, сотрудничать в обеспечении соблюдения и выполнения субрегиональных и региональных мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлению ими.

Статья 20 (2) Обязательство государств, включая государства флага, сотрудничать по соответствующей просьбе с государствами флага, проводящими расследование нарушения, совершенного их судном.

Статья 20 (3) Обязательство государства флага проводить расследование предполагаемого нарушения мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб непосредственно или через соответствующую субрегиональную или региональную рыбохозяйственную организацию или договоренность, предоставлять информацию о ходе и результатах такого расследования всем заинтересованным или затрагиваемым предполагаемым нарушением государствам.

Статья 20 (4) Обязательство государств, включая государства флага, содействовать друг другу в опознании судов, которые предположительно занимались деятельностью, подрывающей эффективность субрегиональных, региональных или всемирных мер по сохранению и управлению.

Статья 20 (5) Обязательство государств, включая государства флага, в объеме, разрешенном национальными законами и правилами, достигать договоренностей о предоставлении правоохранительным органам других государств доказательств, относящихся к предполагаемым нарушениям субрегиональных, региональных или всемирных мер по сохранению и управлению.

Статья 20 (6) Когда есть разумные основания полагать, что судно в открытом море занималось неразрешенным промыслом в районе под юрисдикцией прибрежного государства, государство флага этого судна по просьбе соответствующего прибрежного государства проводит незамедлительное и полное расследование этого вопроса. Государство флага сотрудничает с прибрежным государством в принятии в таких случаях соответствующих мер по обеспечению выполнения и может уполномочить соответствующие власти прибрежного государства произвести высадку на судно и его ос-

- мотр в открытом море. Настоящий пункт не наносит ущерба статье 111 Конвенции.
- Статья 21 (2) **Субрегиональное и региональное сотрудничество в обеспечении выполнения**
- Обязательство государств, включая государства флага, действуя через субрегиональные или региональные рыбохозяйственные организации или договоренности, устанавливать процедуры высадки на борт и осмотра во исполнение пункта 1, а также процедуры по осуществлению других положений настоящей статьи⁷⁸. Такие процедуры согласуются с настоящей статьей и основополагающими процедурами, изложенными в статье 22, и не ведут к дискриминации в отношении сторон, не являющихся членами организации или участниками договоренности. Высадка и осмотр, а также любые последующие меры по обеспечению выполнения производятся в соответствии с такими процедурами. Государства должным образом опубликовывают информацию о процедурах, установленных во исполнение настоящего пункта.
- Статья 21 (4) Обязательство государств, производящих осмотр, обозначать суда, используемые для высадки и осмотра, четкими опознавательными знаками, указывающими на то, что они несут государственную службу. Обязательство государства флага, становящегося участником данного Соглашения, назначать соответствующий орган для получения уведомлений от государств, производящих осмотр, и настоящим образом предавать гласности информацию о таком назначении через соответствующую субрегиональную или региональную рыбохозяйственную организацию или договоренность.
- Статья 21 (5) Обязательство государства, производящего осмотр, обеспечивать сохранность доказательств нарушения и оперативно уведомлять государство флага.
- Статья 21 (6) Обязательство государства флага отвечать на уведомление государства, производящего осмотр, о том, что имеются разумные основания полагать, что судно, плавающее под его флагом, занималось какой бы то ни было деятельностью, противоречащей мерам по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб или управлению ими, в течение трех рабочих дней с момента его получения или такого иного периода, который может быть предусмотрен в процедурах, устанавливаемых в соответствии с пунктом 2, и либо:
- а) безотлагательно выполнять свои обязательства по статье 19 и проводить расследование и при наличии соответствующих доказательств применять к судну меры по обеспечению выполнения, в каком случае оно оперативно информирует государство, произведшее осмотр, о результатах расследования и о любых принятых мерах по обеспечению выполнения; либо
 - б) уполномочивать государство, произведшее осмотр, провести расследование.

- Статья 21 (7) Обязательство государства флага при наличии соответствующих доказательств выполнять свои обязательства и применять меры по обеспечению выполнения к судну, плавающему под его флагом.
- Статья 21 (8) Обязательство государства флага, государства, произведшего осмотр, и в соответствующих случаях государства порта принимать все необходимые меры к тому, чтобы обеспечить благополучие членов экипажа, независимо от их гражданства, если после высадки и осмотра существуют четкие основания полагать, что судно совершило серьезное нарушение, а государство флага либо не представило ответа, либо не приняло мер, требуемых по пункту 6 или 7, и инспекторы потребовали от капитана оказать им содействие в дальнейшем расследовании посредством немедленного следования судна в ближайший соответствующий порт или в такой иной порт, который может быть указан в процедурах, установленных в соответствии с пунктом 2.
- Статья 22 (3) **Основополагающие процедуры высадки и осмотра во исполнение статьи 21**
- Обязательство государства флага обеспечивать, чтобы капитаны судов:
- a) допускали и облегчали быструю и безопасную высадку инспекторов;
 - b) оказывали содействие в осмотре судна, производимом во исполнение настоящих процедур;
 - c) не чинили препятствий, не допускали угроз и не мешали инспекторам в выполнении ими своих обязанностей;
 - d) предоставляли возможность инспекторам поддерживать связь с властями государства флага и государства, производящего осмотр, в ходе высадки и осмотра;
 - e) обеспечивали инспекторам разумные условия, включая, когда необходимо, продовольствие и жилые помещения; и
 - f) способствовали безопасному убытию инспекторов.
- Статья 22 (4) В случае, если капитан судна отказывается допустить высадку и осмотр в соответствии с настоящей статьей и статьей 21, обязательство государства флага, за исключением обстоятельств, когда в соответствии с общепринятыми международными правилами, процедурами и практикой, касающимися безопасности на море, необходимо отложить высадку и осмотр, дать капитану судна указание немедленно обеспечить высадку и осмотр и, если капитан не подчиняется такому указанию, приостановить действие выданного судну разрешения на промысел и приказать судну немедленно вернуться в порт. Государство флага сообщает государству, производящему осмотр, о предпринятых им действиях, когда возникают обстоятельства, упомянутые в настоящем пункте.
-

Таблица С

Прочие международные документы

Раздел 1

Национальность судов, регистрация судов

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	Статьи 91(1), 91(2), 94(2)(а)
Конвенция об открытом море 1958 года	<p><i>Статья 5(1).</i> Обязательство государств определять условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на их территории и право плавать под их флагом. Обязательство государств иметь реальную связь с судами, плавающими под их флагом, и эффективно осуществлять в области технической, административной и социальной свою юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под их флагом.</p> <p><i>Статья 5(2).</i> Обязательство государств выдавать судам, которым они предоставляют право плавать под их флагом, соответствующие документы.</p>
Конвенция относительно регистрации прав и на строящиеся суда 1967 года (еще не вступила в силу)	<i>См. применимые положения.</i>
Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов 1986 года (еще не вступила в силу)	<i>См. применимые положения.</i>
Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского залогового права 1967 года (еще не вступила в силу)	<p><i>Статья 3.</i> Обязательство государств не допускать исключения судна из судового реестра без письменного согласия всех кредиторов по зарегистрированным залогам и ипотечкам; обязательство государств предотвращать двойную регистрацию судов.</p> <p><i>Статья 11.</i> Обязательство государств отмечать изменения в регистрации.</p>
Международная конвенция о морских залогах и ипотечках 1993 года (еще не вступила в силу)	<p><i>Статья 3.</i> Обязательство государств не разрешать собственнику исключать судно из своего реестра до тех пор, пока из него не будут исключены все зарегистрированные ипотечки или обременения или пока не будет получено письменное согласие всех держателей таких ипотек или обременений; обязательство предотвращать двойную регистрацию судов. <i>Статья 16:</i> обязательство не разрешать судну, зарегистрированному в каком-либо государстве, временно плавать под флагом другого государства, пока не будут погашены все зарегистрированные ипотечки или обременения в отношении этого судна или не будет получено письменное согласие дер-</p>

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
	жателей всех таких ипотек или обременений.
Договор о праве международного торгового мореплавания 1940 года	<i>Статья 1.</i> Обязательство государств выдавать свидетельства, доказывающие национальность судов.

Раздел 2 Обмер судов

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
Конвенция об единообразной системе обмера судов 1947 года и протокол 1947 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международная конвенция по обмеру судов 1969 года	<i>См. применимые положения.</i>

Раздел 3 Строительство, оснащение и эксплуатационное обслуживание судов

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статьи 94(3)(a), 94(4)(a), 217(2)</i>
Конвенция об открытом море 1958 года	<i>Статья 10.</i> Обязательство государств принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море в том, что касается конструкции, оснащения судов и их мореходных качеств.
Международная конвенция о грузовой марке 1966 года и протокол 1988 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС 1974) и протокол 1988 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международная конвенция о предотвращении загрязнения с судов 1973 года, измененная протоколом к ней 1978 года (МАРПОЛ 73/78)	<i>См. применимые положения.</i>
Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ) 1983 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГ) 1983 года	<i>См. применимые положения.</i>

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью (Кодекс по перевозке зерна) 1991 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов (Кодекс ВС) 1994 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) 1993 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс по спасательным средствам 1996 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс по применению методики огневых испытаний (Кодекс МОИ) 1996 года	<i>См. применимые положения.</i>
Международный кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (Кодекс ОЯТ) 1999 года	<i>См. применимые положения.</i>
Протокол 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года (еще не вступил в силу)	<i>См. применимые положения.</i>
Соглашение по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года и Протокол по требованиям, предъявляемым к помещениям для пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 года (региональное применение)	<i>См. применимые положения.</i>
Соглашение о конкретных требованиях стабильности пассажирских судов типа Ро-Ро, совершающих регулярные запланированные международные плавания между обозначенными портами в Северо-Западной Европе и Балтийском море, либо начинающиеся или заканчивающиеся в таких портах, 1996 года (региональное применение)	<i>См. применимые положения.</i>
Конвенция о помещениях для экипажа на борту судов (пересмотренная) 1949 года (№ 92)	<i>См. применимые положения.</i>
Конвенция о помещениях для экипажа на борту судов (дополнительные положения) 1970 года (№ 133)	<i>См. применимые положения.</i>

Раздел 4

Укомплектование судов экипажами

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статьи 94(3)(b), 94(4)(b), 94(4)(c), 217(2)</i>

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
Конвенция об открытом море 1958 года	<i>Статья 10.</i> Обязательство государств принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море в том, что касается комплектования и условий труда экипажей судов, с учетом подлежащих применению международных актов, касающихся вопросов труда.
СОЛАС 1974	<i>См. применимые положения.</i>
Принципы безопасного укомплектования судов экипажами (резолюция Ассамблеи ИМО А/890(21), 1999 год)	<i>См. применимые положения.</i>
Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов 1986 года (еще не вступила в силу)	<i>Статья 9.</i> Обязательство государств соблюдать принцип, согласно которому удовлетворительную часть командного состава и членов экипажа торговых судов, плавающих под их флагом, составляют граждане государства регистрации или лица, домицилированные или в законном порядке постоянно проживающие в нем.
Конвенция о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами 1996 года (№ 180)	<i>См. применимые положения.</i>

Раздел 5

Подготовка и дипломирование моряков и несение вахты

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статья 94(3)(b)</i>
Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками	<i>См. применимые положения.</i>
Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты (ПДНВ-Р) 1995 года (еще не вступила в силу)	<i>См. применимые положения.</i>
Руководящий документ о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов 2000 года	<i>См. применимые положения.</i>

Раздел 6

Условия труда моряков

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статья 94(3)(b)</i>
Конвенция об открытом море	<i>Статья 10.</i> Обязательство государств принимать необходи-

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
1958 года	мые меры для обеспечения безопасности в море в том, что касается условий труда экипажей судов, с учетом подлежащих применению международных актов, касающихся вопросов труда.
<i>Международные трудовые стандарты, принятые МОТ</i>	
Общего характера	
Рекомендация о создании морских кодексов в отдельных странах 1920 года (№ 9)	
Рекомендация о найме моряков на иностранные суда 1958 года (№ 107)	
Рекомендация о социальных условиях и безопасности моряков 1958 года (№ 108)	
Конвенция об удостоверениях личности моряков 1958 года (№ 108)	
Рекомендация о занятости моряков (технические изменения) 1970 года (№ 139)	
Конвенция о непрерывности занятости моряков 1976 года (№ 145)	
Рекомендация о непрерывности занятости моряков 1976 года (№ 154)	
Конвенция о минимальных нормах в торговом флоте 1976 года (№ 147)	
Рекомендация об улучшении норм в торговом флоте 1976 года (№ 155)	
Протокол к Конвенции о минимальных нормах в торговом флоте 1996 года (№ 147)	
Конвенция об удостоверениях личности моряков (пересмотренная) 2003 года (№ 185)	
Условия найма на работу	
Конвенция о минимальном возрасте для работы в море 1920 года (№ 7)	
Конвенция (пересмотренная) о минимальном возрасте для работы в море 1936 года (№ 58)	
Подготовка и поступление на работу	
Конвенция о трудоустройстве моряков 1920 года (№ 9)	
Конвенция о трудовых договорах моряков 1926 года (№ 22)	
Рекомендация о профессиональном обучении моряков (1970 год) (№ 137)	
Рекомендация о найме и трудоустройстве моряков 1986 года (№ 186)	
Конвенция о найме и трудоустройстве моряков 1996 года (№ 179)	
Общие условия трудоустройства	
Конвенция о медицинском освидетельствовании подростков на борту судов 1921 года (№ 16)	
Конвенция о медицинском освидетельствовании моряков 1946 года (№ 73)	
Конвенция о репатриации моряков 1926 года (№ 23)	
Рекомендация о репатриации капитанов судов и учеников 1926 года (№ 27)	
Конвенция (пересмотренная) об оплачиваемых отпусках морякам 1949 года (№ 91)	

Конвенция (пересмотренная) о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа 1958 года (№ 109)

Рекомендация о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа 1958 года (№ 109)

Конвенция о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами 1996 года (№ 180)

Рекомендация о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами 1996 года (№ 187)

Конвенция о ежегодных оплачиваемых отпусках морякам 1976 года (№ 146)

Рекомендация о защите молодых моряков 1976 года (№ 153)

Конвенция (пересмотренная) о репатриации моряков 1987 года (№ 166)

Рекомендация о репатриации моряков 1987 года (№ 174)

Свидетельства о квалификации

Конвенция о свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов 1936 года (№ 53)

Конвенция о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации 1946 года (№ 69)

Конвенция о выдаче матросам свидетельств о квалификации 1946 года (№ 74)

Безопасность, охрана здоровья и обслуживание моряков

Рекомендация о бытовом обслуживании моряков в портах 1936 года (№ 48)

Рекомендация о бытовом обслуживании моряков 1970 года (№ 138)

Конвенция о социально-бытовом обслуживании моряков 1987 года (№ 163)

Рекомендация о социально-бытовом обслуживании моряков 1987 года (№ 173)

Конвенция о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов 1946 года (№ 68)

Рекомендация об обеспечении судового экипажа постельными и столовыми принадлежностями и другими предметами 1946 года (№ 78)

Конвенция (пересмотренная) о помещениях для экипажа 1949 года (№ 92)

Конвенция о помещениях для экипажа (дополнительные положения) 1970 года (№ 133)

Рекомендация о помещениях для экипажа (кондиционирование воздуха) 1970 года (№ 140)

Рекомендация о помещениях для экипажа (борьба с шумами) 1970 года (№ 141)

Рекомендация о судовых аптечках 1958 года (№ 105)

Рекомендация о медицинских консультациях в море 1958 года (№ 106)

Конвенция о предупреждении несчастных случаев (моряки) 1970 года (№ 134)

Рекомендация о предупреждении несчастных случаев среди моряков 1970 года (№ 142)

Конвенция о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков 1987 года (№ 164)

Инспекции труда

Рекомендация об инспекции труда моряков 1926 года (№ 28)

Конвенция об инспекции труда моряков 1996 года (№ 178)

Рекомендация об инспекции труда моряков 1996 года (№ 185)

Социальное обеспечение

Конвенция о пособиях по безработице в случае кораблекрушения 1920 года (№ 8)

Рекомендация о страховании по безработице для моряков 1920 года (№ 10)

Конвенция об обязательствах судовладельца в случае болезни или травмы у моряков 1936 года (№ 55)

Конвенция о страховании моряков по болезни 1936 года (№ 56)

Конвенция о пенсиях морякам 1946 года (№ 71)

Конвенция (пересмотренная) о социальном обеспечении моряков 1987 года (№ 165)

Международные стандарты труда, касающиеся рыбаков

Рекомендация о рабочем времени в рыболовстве 1920 года (№ 7)

Конвенция о минимальном возрасте рыбаков 1959 года (№ 112)

Конвенция о медицинском осмотре рыбаков 1959 года (№ 113)

Конвенция о трудовых договорах рыбаков 1959 года (№ 114)

Конвенция о свидетельствах о квалификации рыбаков 1966 года (№ 125)

Конвенция о помещениях для рыбаков на борту судов 1966 года (№ 126)

Рекомендация о профессиональном обучении рыбаков 1966 года (№ 126)

Международные стандарты труда, применимые ко всем трудящимся, включая моряков

Конвенция о свободе ассоциации и защите права на организацию 1948 года (№ 87)

Конвенция о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров 1949 года (№ 98)

Конвенция о коллективных переговорах 1981 года (№ 154)

Конвенция о медицинской помощи и пособиях по болезни 1969 года (№ 130)

Документы в области прав человека — всемирные

Всеобщая декларация прав человека 1948 года

Статья 20. Право индивида на свободу мирных ассоциаций.

Статья 22. Право индивида на социальное обеспечение.

Статья 23. Право индивида на справедливые и благоприятные условия труда и на защиту от безработицы; право на равную оплату за равный труд; право создавать профессиональные союзы и входить в них.

Международный пакт о гражданских и политических правах 1966 года	<p><i>Статья 24.</i> Право индивида на отдых и досуг.</p> <p><i>Статья 2.</i> Обязательство государства уважать и обеспечивать права, признаваемые в Пакте, без какого бы то ни было различия, в частности:</p> <p><i>Статья 22.</i> Право индивида на свободу ассоциации с другими, включая право создавать профсоюзы и вступать в таковые для защиты своих интересов (не ясно, применимо ли это к индивидам на судах).</p>
Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах 1966 года	<p><i>Статья 7.</i> Обязательство государств признавать право каждого на справедливые и благоприятные условия труда.</p> <p><i>Статья 8.</i> Обязательство государств обеспечивать право индивида создавать профессиональные союзы и вступать в таковые.</p> <p><i>Статья 9.</i> Обязательство государства признавать право индивида на социальное обеспечение.</p> <p><i>Статья 12.</i> Обязательство государства признавать право каждого человека на наивысший достижимый уровень физического и психического здоровья.</p>
Конвенция о правах ребенка 1990 года	<p><i>Статья 15.</i> Обязательство государства признавать право ребенка на свободу ассоциации.</p> <p><i>Статья 25.</i> Обязательство государства признавать право ребенка на наивысший достижимый уровень здоровья.</p> <p><i>Статья 26.</i> Обязательство государства признавать за каждым ребенком право пользоваться благами социального обеспечения.</p> <p><i>Статья 31.</i> Обязательство государства признавать право ребенка на отдых и досуг.</p> <p><i>Статья 32(1).</i> Обязательство государства признавать право ребенка на защиту от экономической эксплуатации и от выполнения любой работы, которая может представлять опасность для его здоровья или служить препятствием в получении им образования, либо наносить ущерб его здоровью и физическому, умственному, духовному, моральному и социальному развитию.</p> <p><i>Статья 32(2).</i> Обязательство государства принимать законодательные, административные и социальные меры, а также меры в области образования, с тем чтобы обеспечить осуществление данной статьи.</p>

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
Конвенция о дискриминации в области труда и занятий 1958 года (Конвенция МОТ № 111)	<i>Статья 2.</i> Обязательство государства поощрять равенство возможностей и обращения в отношении труда и занятий.
Конвенция о равном вознаграждении мужчин и женщин за труд равной ценности 1951 года (Конвенция МОТ № 100)	<i>Статья 2.</i> Обязательство государства обеспечивать равное вознаграждение для мужчин и женщин за труд равной ценности.
Конвенция о статусе беженцев 1951 года	<i>Статьи 15, 17.</i> Обязательство государства предоставлять беженцам наиболее благоприятное положение, соответствующее положению граждан иностранного государства, в отношении профессиональных союзов и права работы по найму. <i>Статья 24.</i> Обязательство государства предоставлять беженцам те же права, что и гражданам в отношении вопросов, регулируемых трудовым законодательством, и т.д.
Декларация о правах человека в отношении лиц, не являющихся гражданами страны, в которой они проживают, 1985 года	<i>Статья 8(a), (b) и (c).</i> Право иностранца на условия труда, отвечающие требованиям безопасности и гигиены, на справедливую зарплату и равное вознаграждение за труд равной ценности без какого бы то ни было различия, а также право вступать в профессиональные союзы и на социальное обеспечение.
Декларация МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда 1998 года	
Международная конвенция о защите прав всех трудящихся-мигрантов и членов их семей 1990 года	
Документы в области прав человека — региональные	
Африканская хартия прав человека и народов (Банжунская хартия) 1981 года	<i>Статья 1.</i> Обязательство государства признавать права, провозглашенные в главе I, и обязательство принимать законодательные или иные меры в целях их осуществления, в частности: <i>Статья 10.</i> Право индивида на свободу ассоциаций. <i>Статья 15.</i> Право индивида на труд в справедливых и удовлетворительных условиях, включая равное вознаграждение за труд равной ценности.
Африканская хартия прав и (основ) благосостояния ребенка 1990 года	<i>Статья 1.</i> Обязательство государства признавать права, свободы и обязанности, провозглашенные в Хартии, и предпринимать необходимые шаги для принятия законодательных или иных мер, которые могут понадобиться для осуществления положений Хартии, в частности: <i>Статья 8.</i> Право каждого ребенка на свободу ассоциаций. <i>Статья 12.</i> Обязательство государства признавать право ре-

Арабская хартия прав человека 1994 года (еще не вступила в силу)	<p>бенка на отдых и досуг.</p> <p><i>Статья 2.</i> Обязательство государства обеспечивать всем индивидам, находящимся на его территории и подпадающим под его юрисдикцию, право пользоваться всеми правами и свободами, признаваемыми в Хартии, без какого бы то ни было различия, в частности:</p> <p><i>Статья 29.</i> Право индивида организовывать профессиональные союзы и забастовки.</p> <p><i>Статья 30.</i> Обязательство государства гарантировать право каждого гражданина на всеобъемлющее социальное обеспечение.</p> <p><i>Статья 32.</i> Обязательство государства обеспечивать равные возможности в отношении труда, справедливой заработной платы и равного вознаграждения за труд равной ценности.</p>
Американская конвенция о правах человека (Пакт Сан-Хосе) 1969 года	<p><i>Статья 1.</i> Обязательство государства уважать права и свободы, признаваемые в Конвенции, и обеспечивать всем лицам, подпадающим под его юрисдикцию, свободное и полное осуществление этих прав и свобод без какой бы то ни было дискриминации.</p> <p><i>Статья 2.</i> Обязательство государства принимать в соответствии со своими конституционными процессами и положениями Конвенции такие законодательные или иные меры, которые могут потребоваться для осуществления этих прав и свобод.</p> <p><i>Статья 16.</i> Право индивида на свободу ассоциаций для трудовых или иных целей.</p>
Дополнительный протокол к Американской конвенции о правах человека, касающийся экономических, социальных и культурных прав (Сан-сальвадорский протокол), 1988 года	<p><i>Статья 1.</i> Обязательство государства принимать необходимые меры для постепенного обеспечения полного соблюдения прав, признаваемых в данном Протоколе, в частности:</p> <p><i>Статья 9.</i> Право индивида на социальное обеспечение.</p> <p><i>Статья 7.</i> Обязательство государства гарантировать справедливые и удовлетворительные условия труда для всех.</p> <p><i>Статья 8.</i> Обязательства государства обеспечивать право трудящихся на организацию профессиональных союзов и забастовок.</p>
Американская декларация прав и обязанностей человека 1948 года	<p><i>Статья XIV.</i> Право индивида на труд в надлежащих условиях.</p> <p><i>Статья XV.</i> Право индивида на досуг.</p> <p><i>Статья XVI.</i> Право индивида на социальное обеспечение.</p> <p><i>Статья XXII.</i> Право индивида на объединение с другими в</p>

Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод 1950 года с поправками, внесенными Протоколом № 11 1988 года	<p>профессиональные союзы.</p> <p><i>Статья 1.</i> Обязательство государства обеспечивать всем находящимся в пределах его юрисдикции права и свободы, определенные в разделе I Конвенции, в частности:</p> <p><i>Статья 11.</i> Право индивида на ассоциации с другими, включая право на формирование профессиональных союзов и вступление в таковые в целях защиты своих интересов.</p>
Европейская социальная хартия 1961 года	<p><i>Статьи 2, 3.</i> Обязательство государства обеспечивать справедливые условия труда, отвечающие требованиям техники безопасности и гигиены.</p> <p><i>Статья 5.</i> Обязательство государства не допускать, чтобы внутреннее законодательство препятствовало праву трудящихся на формирование организаций для защиты их экономических и социальных интересов и вступление в таковые.</p> <p><i>Статья 6.</i> Обязательство государства обеспечивать эффективное осуществление права на ведение коллективных переговоров.</p> <p><i>Статья 12.</i> Обязательство государств создавать и поддерживать систему социального обеспечения.</p>
Дополнительный протокол к Европейской социальной хартии 1988 года (еще не вступил в силу)	<p><i>Часть II.</i> Обязательство государств считать непреложными для них обязательства, сформулированные в следующих статьях, в частности:</p> <p><i>Статья 1.</i> Право индивида на равные возможности и одинаковое обращение в плане трудоустройства без дискриминации по признаку пола</p> <p><i>Статья 3.</i> Обязательство государства принимать меры, позволяющие трудящимся участвовать в определении и улучшении условий труда.</p>

Раздел 7 Перевозка грузов

ЮНКЛОС (*Статьи 22(2), 23*)

СОЛАС 1974 с поправками

Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ)

Международный документ

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГ)

Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов

Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (кодекс ОЯТ)

Правила перевозки МАГАТЭ 1996 года

Конвенция о физической защите ядерного материала 1980 года

Раздел 8 Перевозка пассажиров

Международный документ

СОЛАС 1974 с поправками

Международные санитарные правила 1951 года

Международные медико-санитарные правила 1969 года

Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем (с Протоколом) 1961 года

Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке багажа пассажиров морем 1967 года (еще не вступила в силу)

Соглашение по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года и Протокол к ней 1973 года

Афинская конвенция о перевозке пассажиров и багажа 1974 года и протоколы к ней 1976 года, 1990 года (еще не вступил в силу) и 2002 года

Соглашение между Данией, Норвегией и Швецией об облегчении санитарно-транспортного контроля 1955 года

Раздел 9 Морское судоходство

Международный документ

Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками

Соглашение о сотрудничестве в морском торговом судоходстве 1971 года

Раздел 10 Безопасность судоходства

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статьи 94(3)(с), 21(4), 39(2)(а), 225, 261, 262</i>
Конвенция об открытом море 1958 года	<i>Статья 10. Обязательство государств принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море в том, что касается пользования сигналами поддержания связи и предупреждения столкновения.</i>
Конвенция о континентальном шельфе 1958 года	<i>Статья 5. Обязательство государств соблюдать зоны безопасности.</i>
СОЛАС 1974 с поправками	
Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года	

Раздел 11 Загрязнение с судов

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
<i>Глобальные документы</i>	
ЮНКЛОС	<i>Статьи 211(2), 211(3), 217(1), 217(3), 217(4), 217(6), 217(7), 217(8), 220(4)</i>
Конвенция об открытом море 1958 года	<i>Статья 24. Обязательство государств издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью с судов.</i>
Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом к ней 1978 года (МАРПОЛ 73/78)	
Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах (еще не вступила в силу) 2001 года	
Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (БЗНС) 1990 года и Протокол к ней	
<i>Региональные документы</i>	
Конвенция о защите Средиземного моря от загрязнения 1976 года и поправки 1995 года (еще не вступили в силу)	<i>Статья 6</i>
Протокол (к Конвенции о защите Средиземного моря от загрязнения) относительно сотрудничества в борьбе с загрязнением Средиземного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 2002 года (еще не вступил в силу)	<i>Статья 4</i>

Эль-Кувейтская региональная конвенция о сотрудничестве в области защиты морской среды от загрязнения 1978 года	<i>Статья IV</i>
Конвенция о сотрудничестве в области защиты и освоения морской и прибрежной среды региона Западной и Центральной Африки 1981 года	<i>Статья 5</i>
Конвенция о защите морской среды и прибрежной зоны юго-восточной части Тихого океана 1981 года	<i>Статья 4</i>
Протокол (к Конвенции о защите морской среды и прибрежной зоны юго-восточной части Тихого океана) о сохранении охраняемых морских и прибрежных районов юго-восточной части Тихого океана и управлении ими 1989 года	<i>Статья VII</i>
Региональная конвенция об охране окружающей среды в Красном море и Аденском заливе 1982 года	<i>Статья IV</i>
Протокол (к Региональной конвенции об охране окружающей среды в Красном море и Аденском заливе) относительно регионального сотрудничества в борьбе с загрязнением нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 1982 года	<i>Статья IV</i>
Конвенция о защите и освоении морской среды Большого Карибского района 1983 года	<i>Статья 5</i>
Конвенция о защите морской и прибрежной среды Восточноафриканского региона и управлении ею и ее освоении 1985 года	<i>Статья 5</i>
Конвенция об охране природных ресурсов и окружающей среды Южно-Тихоокеанского региона 1986 года	<i>Статья 6</i>
Протокол об охране окружающей среды к Договору об Атлантике 1991 года	<i>Приложение IV</i>
Конвенция о защите Черного моря от загрязнения 1992 года	<i>Статья VIII</i>
Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 года	<i>Статья 8</i> <i>Приложение IV</i>
Соглашение Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) об охране природы и природных ресурсов 1985 года	<i>Статья 11</i>

Раздел 12 Загрязнение захоронением и управление отходами

Международный документ

Соответствующие положения

Глобальные документы

ЮНКЛОС	<i>Статьи 210(5), 216(1)(b)</i>
Конвенция об открытом море 1958 года	<i>Статья 25.</i> Обязательство государств принимать меры для предупреждения загрязнения моря от погружения радиоактивных отходов, с учетом всех норм и правил, которые могут быть выработаны компетентными международными организациями.
Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года и Протокол к ней 1996 года	
Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 года	
Объединенная конвенция о безопасности обращения с отработавшим топливом и о безопасности обращения с радиоактивными отходами 1997 года	

Региональные документы

Конвенция о защите Средиземного моря от загрязнения 1976 года и поправки к ней 1995 года (еще не вступили в силу)	<i>Статья 5</i>
Протокол (к Конвенции о защите Средиземного моря от загрязнения) о предотвращении загрязнения Средиземного моря сбросами с морских и воздушных судов 1976 года и поправки к нему 1995 года (еще не вступили в силу)	<i>Статьи 10 и 11</i>
Протокол (к Конвенции о защите Средиземного моря от загрязнения) о предотвращении загрязнения Средиземного моря в результате трансграничной перевозки опасных отходов и их удаления 1996 года (еще не вступил в силу)	<i>Статья 5</i>
Протокол к Конвенции о защите Средиземного моря от загрязнения (относительно особо охраняемых районов и биологического разнообразия в Средиземноморье 1995 года	<i>Статья 6</i>
Эль-Кувейтская региональная конвенция о сотрудничестве в области защиты морской среды от загрязнения 1978 года	<i>Статья V</i>
Протокол (к Эль-Кувейтской региональной конвенции о сотрудничестве в области защиты морской среды от загрязнения) о контроле за морской трансграничной перевозкой и удалением опасных отходов и других отходов 1998 года	<i>Статьи 4 и 6</i>
Конвенция о сотрудничестве в области защиты и освоения морской и прибрежной среды региона Западной и Центральной Африки 1981 года	<i>Статья 6</i>
Конвенция о защите морской среды и прибрежной зоны Юго-Восточной части Тихого океана 1981 года	<i>Статья 4</i>

Региональная конвенция об охране окружающей среды в Красном море и Аденском заливе 1982 года	<i>Статья V</i>
Протокол (к Региональной конвенции об охране окружающей среды в Красном море и Аденском заливе) относительно регионального сотрудничества в борьбе с загрязнением нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 1982 года	<i>Статья V</i>
Конвенция о защите и освоении морской среды Большого Карибского района 1983 года	<i>Статья 6</i>
Протокол (к Конвенции о защите и освоении морской среды Большого Карибского района) относительно особо охраняемых районов и дикой фауны и флоры 1990 года	<i>Статья 5</i>
Конвенция о защите морской и прибрежной среды Восточноафриканского региона, управлении ею и ее освоении 1985 года	<i>Статья 6</i>
Протокол (к Конвенции о защите морской и прибрежной среды Восточноафриканского региона, управлении ею и ее освоении) относительно охраняемых районов и дикой фауны и флоры в регионе Восточной Африки 1985 года	<i>Статья 10</i>
Договор о безъядерной зоне южной части Тихого океана 1985 года	<i>Статья 7</i>
Конвенция об охране природных ресурсов и окружающей среды Южно-Тихоокеанского региона 1986 года	<i>Статья 10</i>
Конвенция о запрещении ввоза опасных и радиоактивных отходов в островные государства — члены Форума и о контроле за трансграничными перевозками и удалением опасных отходов в пределах Южно-Тихоокеанского региона 1995 года	<i>Статья 4</i>
Протокол (к Конвенции об охране природных ресурсов и окружающей среды Южно-Тихоокеанского региона) о предотвращении загрязнения Южно-Тихоокеанского региона сбросами отходов 1986 года	<i>Статьи 11 и 12</i>
Протокол (к Соглашению о защите морской среды и прибрежной зоны юго-восточной части Тихого океана) о защите юго-восточной части Тихого океана от радиоактивного загрязнения 1989 года	<i>Статьи II, XI и XII</i>
Протокол (к Соглашению о защите морской среды и прибрежной зоны юго-восточной части Тихого океана) о сохранении охраняемых морских и прибрежных районов юго-восточной части Тихого океана и управлении ими 1989 года	<i>Статья VII</i>
Бамакская конвенция о запрете на ввоз в Африку и контроле за трансграничной перевозкой и утилизацией внутри Африки опасных отходов 1991 года	<i>Статья 4</i>

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
Центральноамериканское региональное соглашение о трансграничной перевозке опасных отходов 1992 года	<i>Статья 3</i>
Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 года	<i>Статья 11</i> <i>Приложение V</i>
Конвенция о защите Черного моря от загрязнения 1992 года	<i>Статья X</i>
Протокол (к Конвенции о защите Черного моря от загрязнения) о защите морской среды Черного моря от загрязнения в результате захоронения отходов 1992 года	<i>Статьи 7 и 8</i>
Конвенция о защите морской среды северо-восточной Атлантики 1992 года	<i>Статья 4</i> <i>Приложение II</i>
Пелиндабский договор о зоне, свободной от ядерного оружия, в Африке 1995 года	<i>Статья 7</i>
Договор о зоне, свободной от ядерного оружия в Юго-Восточной Азии 1995 года	<i>Статья 3</i>
Протокол об охране окружающей среды к Договору об Антарктике 1991 года	<i>Приложение III</i>

Раздел 13 **Случаи загрязнения/чрезвычайное реагирование**

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
<i>Глобальные документы</i>	
ЮНКЛОС	<i>Статьи 198 и 199</i>
МАРПОЛ 73/78	
Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года	
Протокол по обеспечению готовности, реагированию и сотрудничеству при инцидентах, вызывающих загрязнение опасными и вредными веществами, 2000 года	
Конвенция об оперативном оповещении о ядерной аварии 1986 года	
Конвенция о помощи в случае ядерной аварии или радиационной аварийной ситуации 1986 года	
Международный кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (Кодекс ОЯТ) 1999 года	
<i>Региональные документы</i>	
Соглашение между Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией относительно сотрудничества в принятии мер по борьбе с загрязнением моря нефтью 1971 года	<i>Статья 6</i>

Протокол (к Эль-Кувейтской региональной конвенции о сотрудничестве в области защиты морской среды от загрязнения) относительно регионального сотрудничества в борьбе с загрязнением нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 1978 года	<i>Статья VII</i>
Протокол (к Конвенции о защите Средиземного моря от загрязнения) относительно сотрудничества в борьбе с загрязнением Средиземного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 1976 года	<i>Статья 8</i>
Протокол (к Конвенции о защите Средиземного моря от загрязнения) относительно сотрудничества в предотвращении загрязнения с судов и в чрезвычайных случаях в борьбе с загрязнением Средиземного моря 2002 года (еще не вступил в силу)	<i>Статья 9</i>
Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с загрязнением юго-восточной части Тихого океана нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 1981 года	<i>Статья IX</i>
Протокол (к Конвенции о сотрудничестве в области защиты и освоения морской и прибрежной среды региона Западной и Центральной Африки) относительно сотрудничества в борьбе с загрязнением в чрезвычайных случаях 1981 года	<i>Статья 7</i>
Протокол (к Региональной конвенции об охране окружающей среды в Красном море и Аденском заливе) относительно регионального сотрудничества в борьбе с загрязнением нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях 1982 года	<i>Статья IX</i>
Протокол (к Конвенции о защите и освоении морской среды Большого Карибского района) относительно сотрудничества в борьбе с разливами нефти в Большом Карибском районе 1983 года	<i>Статья 5</i>
Соглашение о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Северного моря нефтью и другими вредными веществами 1983 года	<i>Статья 5</i>
Протокол (к Конвенции о защите морской и прибрежной среды Восточноафриканского региона, управлении ею и ее освоении) относительно сотрудничества в борьбе с загрязнением моря в чрезвычайных случаях в регионе Восточной Африки 1985 года	<i>Статья 5</i>
Протокол (к Конвенции об охране природных ресурсов и окружающей среды Южно-Тихоокеанского региона) относительно сотрудничества в борьбе с приводящими к загрязнению авариями в Южно-Тихоокеанском регионе 1986 года	<i>Статья 5</i>
Соглашение о сотрудничестве в области защиты берегов и вод Северо-Восточной Атлантики от загрязнения нефтью и другими вредными веществами 1990 года	<i>Статья 7</i>

*Международный документ**Соответствующие положения*

Протокол об охране окружающей среды к Договору об Антарктике 1991 года *Статья 15*

Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 года *Статья 13*

Протокол (к Конвенции о защите Черного моря от загрязнения) о сотрудничестве в борьбе с загрязнением морской среды Черного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных обстоятельствах 1992 года *Статьи 3 и 6*

Раздел 14

Помощь в море

*Международный документ**Соответствующие положения*

ЮНКЛОС

Статья 98(1)(a), (b) и (c)

Конвенция об открытом море 1958 года

Статья 12. Обязательство государств вменить в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, насколько капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров:

- а) оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;
- б) следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, насколько на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать;
- в) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам и, насколько это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно пойдет.

СОЛАС 1974 с поправками

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года

Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 года

Международная конвенция о спасании 1989 года

Раздел 15

Расследование случаев гибели или нанесения увечий

*Международный документ**Соответствующие положения*

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статья 94(7)</i>
СОЛАС 1974 с поправками	<i>Правило I/21</i>
МАРПОЛ 73/78	<i>Статья 12</i>
Конвенция о грузовой марке	<i>Статья 23</i>
Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов (резолюция Ассамблеи ИМО А.849(20) с поправками, внесенными резолюцией А.884(21))	<i>См. применимые положения</i>

Раздел 16

Ответственность

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статьи 263(1), 263(2), 263(3)</i>
<i>Нефть и другие материалы, за исключением ядерных</i>	
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и протоколы к ней 1976 и 1992 годов с поправками, внесенными в 2000 году	<i>Статья (VII) (10) Конвенции 1969 года</i>
Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и протоколы к ней 1976 и 1992 годов с поправками, внесенными в 2000 году, и Протокол к ней 2003 года	<i>См. применимые положения</i>
Конвенция по ограничению ответственности по морским претензиям 1976 года и Протокол к ней 1996 года (Протокол еще не вступил в силу)	<i>См. применимые положения</i>
Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (еще не вступила в силу)	<i>Статья 12(10)</i>
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года	<i>Статья 7(7)(11)</i>
Протокол об ответственности и компенсации за ущерб, причиненный в результате трансграничной перевозки опасных отходов и их удаления, 1999 года	<i>См. применимые положения</i>

Ядерные материалы

Конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 года (еще не вступила в силу)	<i>Статья III(2)</i>
Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 года	<i>См. применимые положения</i>
Венская конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года и Факультативный протокол к ней об обязательном разрешении споров 1963 года и Протокол о внесении поправок в Венскую конвенцию о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1997 года (Протокол еще не вступил в силу)	<i>Статья III.</i> Обязательство государств ⁷⁹ включать в сертификат о финансовом обеспечении заявление о том, что указанное лицо является оператором по смыслу Конвенции. <i>Статья VII.</i> Обязательство государств указывать условия страхования или другого финансового обеспечения, требуемого от операторов. <i>Статья 4(c).</i> Обязательство государств включать в сертификат о финансовом обеспечении заявления о том, что указанное лицо является оператором по смыслу Конвенции. <i>Статья 10(a).</i> Обязательство государств указывать условия страхования или финансового обеспечения, требуемого от операторов.
Парижская конвенция об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии 1960 года и Протоколы 1964 и 1982 годов	<i>См. применимые положения</i>
Конвенция, дополняющая Парижскую конвенцию об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии с внесенными поправками 1963 года, и протоколы 1964 и 1982 годов	<i>См. применимые положения</i>
Совместный протокол о применении Венской конвенции и Парижской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1988 года ⁸⁰	<i>См. применимые положения</i>
Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб 1997 года (еще не вступила в силу)	<i>Статья V.1(b)(i).</i> Обязательство государств обеспечивать возмещение в случаях ядерного ущерба на борту судна, плавающего под флагом Договаривающейся стороны. <i>Статья VI.</i> Обязательство государств информировать о ядерном инциденте.
Конвенция об оперативном оповещении о ядерной аварии 1986 года	<i>См. применимые положения</i>

Раздел 17 Морские претензии

Международный документ

Соответствующие положения

Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского залогового права 1926 года

Статья 1. Обязательство государств признавать ипотeki, залoги, доходами с которых пользуется заимодавец, и залoжные на суда, правильно составленные согласно законам договаривающегося государства, которому принадлежит судно, и занесенные в публичный реестр.

Статья 12. Обязательство государств определять характер и форму документов, находящихся на борту судна, на которые следует ссылаться в ипотечках, накладных и залоговых листах.

Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского залогового права, 1967 года (еще не вступила в силу)

Статья 2. Обязательство государств определять очередность удовлетворения залогов и ипотек.

Статья 3. Обязательство государств не допускать исключения судна из судового реестра без письменного согласия всех кредиторов по зарегистрированным залогам и ипотечкам.

Статья 10. Обязательство государств направлять уведомления о принудительной продаже.

Статья 11. Обязательство государств отмечать изменения в регистрации.

Международная конвенция о морских залoгах и ипотечках 1993 года (еще не вступила в силу)

Статья 2. Обязательство государств определять очередность удовлетворения зарегистрированных ипотек.

Статья 3. Обязательство государств не разрешать собственнику исключать судно из своего реестра до тех пор, пока из него не будут исключены все зарегистрированные ипотeki или обременения или пока не будет получено письменное согласие всех держателей таких ипотек или обременений.

Статья 11. Обязательство государств направлять уведомления о принудительной продаже.

Статья 16. Обязательство государств не разрешать судну, зарегистрированному в каком-либо государстве, временно плавать под флагом другого государства, пока не будут погашены все зарегистрированные ипотeki или обременения в отношении этого судна или не будет получено письменное согласие держателей всех таких ипотек или обременений.

Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 года

См. применимые положения

Раздел 18. Безопасность и преступность на море

Международный документ

Соответствующие положения

Глобальные документы

Конвенция об открытом море
1958 года

Статья 13. Обязательство государства принимать эффективные меры против перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом, и налагать наказания за такие перевозки.

Статья 14. Обязательство государства содействовать уничтожению пиратства.

Статья 27. Обязательство государства принимать необходимые законодательные меры, предусматривающие, что разрыв подводного кабеля каким-либо судном, плавающим под его флагом, является наказуемым деянием.

ЮНКЛОС

Статьи 94(1), 94(3), 94(6), 94(7), 99, 100, 108, 109, 113

Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей
1884 года

Статья 2. Обязательство государства обеспечивать, чтобы разрыв подводных кабелей являлся наказуемым деянием согласно их национальному законодательству.

Конвенция о рабстве
1926 года с изменениями, внесенными Протоколом к ней
1953 года

Статья 3. Обязательство государства принять все необходимые меры с целью предотвращения и ликвидации погрузки, разгрузки или перевозки рабов на судах, плавающих под их флагами.

Статья 4. Обязательство государства оказывать другим государствам-участникам содействие с целью упразднения рабства и работорговли.

Статья 6. Обязательство государства обеспечить наказуемость соответствующих деяний согласно внутреннему законодательству.

Дополнительная Конвенция об упразднении рабства, работорговли и институтов и обычаев, сходных с рабством,
1956 года

Статья 3(1). Обязательство государства обеспечивать, чтобы работорговля считалась уголовным преступлением согласно его внутренним законам.

Статья 3(2). Обязательство государства препятствовать тому, чтобы суда, плавающие под его флагом, перевозили рабов.

Единая конвенция о наркотических средствах 1961 года с поправками, внесенными в нее в соответствии с Протоколом о поправках к Единой конвенции о наркотических средствах 1975 года

Статья 32. Обязательство государства принимать меры предосторожности для предупреждения ненадлежащего использования средств, предназначенных для оказания первой помощи или применения в экстренных случаях на борту судна, плавающего под флагом этого государства, или для предупреждения перехода их в незаконный оборот.

Конвенция о психотропных веществах 1971 года

Статья 14. Обязательство государства принимать надлежащие меры предосторожности для предотвращения использо-

<p>Конвенция Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года</p>	<p>вания не по назначению веществ, предназначенных для оказания первой помощи или применения в экстренных случаях на борту судна, плавающего под флагом этого государства, или их утечки для использования в незаконных целях.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства устанавливать свою юрисдикцию в случае совершения правонарушений на борту судна, плавающего под его флагом.</p> <p><i>Статья 17.</i> Обязательство государства сотрудничать в целях пресечения незаконного оборота на море.</p>
<p>Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года</p>	<p><i>Статья 6.</i> Обязательство государства устанавливать юрисдикцию в случае совершения преступления на борту судна, плавающего под его флагом.</p> <p><i>Статья 8(2).</i> Обязательство государства обеспечивать, чтобы капитан его судна был обязан давать уведомление компетентным органам другого государства-участника о своем намерении передать лицо, в отношении которого у него имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление.</p> <p><i>Статья 8(4).</i> Обязательство государства обеспечивать, чтобы капитан его судна был обязан предоставлять компетентным органам принимающего государства доказательства, которые относятся к предполагаемому преступлению.</p>
<p>СОЛАС 1974 года с поправками (в частности, глава XI-1)</p>	<p><i>Правило 5(8).</i> Обязательство государства направлять администрации принимающего государства экземпляр журнала непрерывной регистрации истории судна, которое до этого времени плавало под его флагом.</p> <p><i>Правило 3.</i> Обязательство государства устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление соответствующей информации судам, плавающим под флагом этого государства.</p>
<p>Международный кодекс по охране судов и портовых средств 2002 года (кодекс ОСПС)</p>	<p><i>Правило 13.</i> Обязательство государства направлять информацию ИМО и судоходным компаниям и портовым властям.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства устанавливать уровни охраны и предоставлять рекомендации по защите от происшествий, связанных с охраной.</p> <p><i>Статья 5.</i> Обязательство государства производить оценку опасности, которую представляет взаимодействие судно/порт или деятельность судно-судно.</p> <p><i>Также</i> обязательство государства утверждать план безопасности судна; проверять соблюдение судами, плавающими под флагом этого государства, части XI СОЛАС и части А Кодекса ОСПС, осуществлять меры контроля и соблюдения; проверять утвержденные планы; препровождать соответ-</p>

Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма 1999 года	<p>вующие документы судна, ранее плававшего под флагом этого государства, Администрации принимающего государства; направлять информацию ИМО, судоходным компаниям и портовым властям.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства принимать меры для установления уголовной ответственности за соответствующие преступления согласно его внутреннему законодательству.</p> <p><i>Статья 7.</i> Обязательство государства устанавливать юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных на борту судна, плавающего под флагом этого государства.</p> <p><i>Статья 18.</i> Обязательство государства сотрудничать в предупреждении преступлений.</p>
Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом 1997 года	<p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства принимать меры для признания соответствующих деяний уголовными преступлениями согласно его внутреннему законодательству.</p> <p><i>Статья 6.</i> Обязательство государства устанавливать свою юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных на борту судна, плавающего под флагом этого государства.</p> <p><i>Статья 15.</i> Обязательство государства сотрудничать в предотвращении преступлений.</p>
Международная конвенция о борьбе с захватом заложников 1979 года	<p><i>Статья 2.</i> Обязательство государства предусматривать уголовные наказания за соответствующие преступления согласно внутреннему законодательству.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства сотрудничать в предотвращении преступлений.</p> <p><i>Статья 5.</i> Обязательство государства устанавливать свою юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных на борту судна, зарегистрированного в этом государстве.</p>
Конвенция о физической защите ядерного материала 1980 года	<p><i>Статья 3.</i> Обязательство государства принимать надлежащие меры к обеспечению защиты ядерного материала на борту судна, плавающего под флагом этого государства.</p> <p><i>Статья 8.</i> Обязательство государства устанавливать свою юрисдикцию в отношении правонарушений, совершенных на борту судна, зарегистрированного в этом государстве.</p>
Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности 2000 года	<p><i>Статья 11.</i> Обязательство государства обеспечивать наказуемость соответствующих деяний согласно его внутреннему законодательству.</p> <p><i>Статья 15.</i> Обязательство государства устанавливать свою юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных на борту судна, плавающего под флагом этого государства.</p>

Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху, дополняющий Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности, 2000 года (еще не вступил в силу)

Протокол против незаконного изготовления и оборота огнестрельного оружия, его составных частей и компонентов, а также боеприпасов к нему, дополняющий Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности, 2001 года (еще не вступил в силу)

Протокол о предупреждении и пресечении торговли людьми, особенно женщинами и детьми, и наказании за нее, дополняющий Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности, 2000 года (еще не вступил в силу)

Конвенция о борьбе с торговлей людьми и с эксплуатацией проституции третьими лицами 1950 года

Конвенция о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в

Статья 6. Обязательство государства обеспечивать признание соответствующих преступлений в качестве уголовно наказуемых согласно его внутреннему законодательству.

Статья 7. Обязательство государств сотрудничать в целях пресечения незаконного ввоза мигрантов.

Статья 8(4). Обязательство государства незамедлительно давать ответ на запрос о подтверждении регистрации.

Статья 8(6). Обязательство государства назначать орган для получения запросов о помощи и реагирования на них, в частности запросов о подтверждении национальности и просьб о высадке на судно.

Статья 6. Обязательство государства обеспечивать возможность конфискации перечисленных предметов в соответствии с его внутренним законодательством.

Статья 10. Обязательство государства устанавливать систему лицензий и разрешать экспорт только на перечисленных условиях.

Статья 13. Обязательство государства сотрудничать в целях предупреждения и пресечения незаконного изготовления и оборота огнестрельного оружия и борьбы с такими деяниями.

Статья 9. Обязательство государства принимать меры в целях предупреждения торговли людьми и борьбы с нею.

Статья 11. Обязательство государства, насколько это возможно, устанавливать для коммерческих перевозчиков обязательство убедиться в том, что все пассажиры имеют документы на въезд в принимающее государство.

Статьи 1–5. Обязательство государства обеспечивать наказуемость в уголовном порядке соответствующих преступлений согласно его внутреннему законодательству.

Статья 17. Обязательство государств издавать необходимые постановления для защиты иммигрантов и эмигрантов во время их следования и принимать надлежащие меры для обеспечения наблюдения на пути следования для предупреждения торговли людьми, преследующей цели проституции.

Статья 2. Обязательство государства обеспечивать наказуемость соответствующих преступлений согласно его внутреннему законодательству.

Статья 3. Обязательство государства устанавливать свою

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
том числе дипломатических агентов, 1973 года	юрисдикцию над преступлениями, совершенными на борту судна, зарегистрированного в этом государстве. <i>Статья 4.</i> Обязательство государства сотрудничать в деле предотвращения преступлений.
Конвенция против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания 1984 года	<i>Статья 4(1).</i> Обязательство государства обеспечивать, чтобы все акты пытки рассматривались в соответствии с его уголовным законодательством как преступления. <i>Статья 4(2).</i> Обязательство государства устанавливать соответствующие наказания за такие преступления согласно внутреннему законодательству. <i>Статья 5(1).</i> Обязательство государства принимать такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту судов, плавающих под флагом этого государства.
Международная конвенция относительно безбилетных пассажиров 1957 года (еще не вступила в силу)	<i>Статья 3.</i> Обязательство государства принимать безбилетных пассажиров, обнаруженных на борту судна, плавающего под флагом этого государства, если не удастся найти иных решений, предусмотренных в Конвенции.
Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года (с поправками 2002 года) (в частности раздел 4)	<i>Правило 4.2.</i> Обязательство государства сотрудничать в целях предотвращения инцидентов, связанных с безбилетными пассажирами, и разрешения дел, а также обеспечивать, чтобы осуществлялись скорейшее возвращение или репатриация безбилетных пассажиров. <i>Правило 4.3.2.1.</i> Обязательство государства требовать, чтобы судовладельцы и капитаны судов принимали меры безопасности с целью воспрепятствовать попыткам безбилетных пассажиров попасть на судно. <i>Правило 4.3.2.3.</i> Обязательство государства требовать, чтобы суда, плавающие под его флагом, за исключением пассажирских судов, при выходе из порта, в котором существует опасность посадки на борт безбилетных пассажиров, проходили тщательный досмотр. <i>Правило 4.4.2.</i> Обязательство государства требовать, чтобы капитаны судов, плавающих под его флагом, принимали надлежащие меры для обеспечения безопасности, общего здоровья, бытовых условий и защиты безбилетного пассажира, когда он находится на судне. <i>Правило 4.6.1.</i> Обязательство государства требовать, чтобы капитаны судов, плавающих под его флагом, устанавливали личность безбилетного пассажира, а также порт его посадки и уведомляли власти первого запланированного порта захода.

Правило 4.6.3. Обязательство государства давать указания капитанам судов, плавающих под его флагом, о том, чтобы в случаях, когда безбилетный пассажир объявляет себя беженцем, эта информация считалась конфиденциальной.

Правило 4.8. Обязательство государства настоятельно призывать судовладельцев, эксплуатирующих суда, плавающие под флагом этого государства, давать указание капитанам этих судов не отклоняться от запланированного рейса для высадки безбилетных пассажиров, кроме случаев, когда применяется одно из перечисленных исключений.

Правило 4.13.1. Обязательство государства оказывать содействие капитану/владельцу судна, плавающего под флагом этого государства, и сотрудничать с ними для установления личности безбилетного пассажира, обращения к другим государствам с целью содействовать снятию безбилетного пассажира с судна при первой возможности и принятия мер по возвращению или репатриации безбилетного пассажира.

Региональные документы

Европейское соглашение о предотвращении вещания со станций, расположенных вне национальной территории, 1965 года

Статья 2. Обязательство государства принимать необходимые меры к обеспечению наказуемости соответствующих правонарушений согласно внутреннему законодательству.

Статья 3. Обязательство государства применять положения Соглашения к лицам на судах этого государства.

Конвенция о защите окружающей среды посредством уголовного законодательства 1998 года (еще не вступила в силу)

Статьи 2, 3, 4, 6. Обязательство государства обеспечивать наказуемость соответствующих правонарушений согласно внутреннему законодательству.

Статья 5. Обязательство государства устанавливать юрисдикцию над уголовным преступлением, совершенным на борту судна, зарегистрированного на его территории или плавающего под его флагом.

Статья 7. Обязательство государства принимать необходимые и адекватные меры по созданию условий для конфискации средств и доходов или собственности, стоимость которой оценивается на сумму доходов, применительно к перечисленным преступлениям.

Статья 9. Обязательство государства принимать соответствующие необходимые меры по созданию условий для применения уголовных или административных санкций или мер воздействия к юридическим лицам, от имени которых упомянутое преступление было совершено их органами или членами или иным представителем.

Статья 12. Обязательство государства обеспечивать максимальную степень взаимодействия в расследовании и процес-

<p>Соглашение относительно незаконного оборота на море, заключенное в порядке осуществления статьи 17 Конвенции Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ, 1994 года</p>	<p>суальных действиях в отношении установленных уголовных преступлений.</p> <p><i>Статья 2.</i> Обязательство государства сотрудничать в пресечении незаконного оборота наркотических средств.</p> <p><i>Статья 3.</i> Обязательство государства устанавливать юрисдикцию в случае совершения правонарушения на борту судна, плавающего под его флагом.</p> <p><i>Статья 14.</i> Обязательство государства направлять уведомление, если оно желает осуществить преференциальную юрисдикцию над судами, плавающими под флагом этого государства, в случаях предварительного разрешения на принятие принудительных мер со стороны другого государства.</p> <p><i>Статья 17.</i> Обязательство государства назначать органы, отвечающие за реагирование на просьбу о подтверждении национальности или о разрешении на высадку на судно, плавающее под флагом этого государства.</p> <p><i>Статья 22.</i> Обязательство государства информировать капитанов и владельцев судов, плавающих под его флагом, о возможности высадки на судно граждан других государств.</p>
<p>Соглашение о сотрудничестве в пресечении незаконного оборота морем или воздухом наркотических средств и психотропных веществ в Карибском районе 2003 года (еще не вступило в силу)</p>	<p><i>Статья 2.</i> Обязательство государства сотрудничать в борьбе с незаконным оборотом в водах Карибского района и над ними.</p> <p><i>Статья 16(1).</i> Обязательство государства принимать высадку на судно, плавающее под его флагом, представителей других государств-участников за исключением случаев применения пунктов 2 или 3.</p> <p><i>Статья 23.</i> Обязательство государства устанавливать свою юрисдикцию над правонарушением, совершенным на борту судна, плавающего под его флагом.</p>
<p>Межамериканская конвенция о борьбе с незаконным производством и оборотом огнестрельного оружия, боеприпасов, средств взрывания и других связанных с ними элементов 1997 года</p>	<p><i>Статья 9.</i> Обязательство государства внедрять систему выдачи лицензий на торговлю огнестрельным оружием и удостоверяться в выдаче необходимых лицензий другими государствами, прежде чем давать разрешение на перевозку.</p> <p><i>Статья 13.</i> Обязательство государства сотрудничать в отслеживании огнестрельного оружия, находящегося в незаконном обороте.</p>
<p>Конвенция Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии по наркотическим средствам и психотропным веществам 1990 года</p>	<p><i>Статья 3.</i> Обязательство государства обеспечивать наказуемость соответствующих правонарушений согласно его национальному законодательству.</p> <p><i>Статья 5.</i> Обязательство государства устанавливать юрисдикцию в случае совершения правонарушения на борту суд-</p>

	<p>на, плавающего под его флагом.</p> <p><i>Статья 7.</i> Обязательство государства обеспечивать экстрадицию и судебное преследование.</p> <p><i>Статья 13.</i> Обязательство государства сотрудничать в пресечении совершения правонарушений.</p>
(Межамериканская) конвенция о борьбе с терроризмом 2002 года	<p><i>Статья 1.</i> Обязательство государства принимать необходимые меры для укрепления сотрудничества в деле предотвращения, пресечения и искоренения терроризма.</p> <p><i>Статья 2.</i> Для целей Конвенции «правонарушения» означают правонарушения, установленные, в частности, в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства устанавливать правовой и регламентационный режим предотвращения, пресечения и искоренения финансирования терроризма и эффективного международного сотрудничества в этой связи.</p>
Конвенция Организации африканского единства (ОАЕ) о предупреждении терроризма и борьбе с ним 1999 года	<p><i>Статья 2.</i> Обязательство государств обеспечивать наказуемость правонарушений в соответствии с национальным законодательством.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государств принимать любые законные меры, направленные на предотвращение терроризма и борьбу с ним.</p> <p><i>Статья 5.</i> Обязательство государства сотрудничать в предотвращении терроризма и борьбе с ним.</p> <p><i>Статья 6.</i> Обязательство государства устанавливать юрисдикцию над судами, плавающими под его флагом.</p>
Конвенция Организации Исламская конференция по борьбе с международным терроризмом 1999 года (еще не вступила в силу)	<p><i>Статья 1(4).</i> Преступления, указанные в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и в связанных с ней положениях о пиратстве на море, и преступления, предусмотренные в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, также считаются террористическими преступлениями.</p> <p><i>Статья 2(d)</i> предусматривает, что все формы международных преступлений, включая незаконный оборот наркотических средств, торговлю людьми и отмывание денег в целях финансирования террористических задач, считаются террористическими преступлениями.</p> <p><i>Статья 3(II).</i> Обязательство государств проявлять приверженность предотвращению террористических преступлений и борьбе с ними, в частности обязательство государств обеспечивать разработку и укрепление систем, связанных с про-</p>

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
Арабская конвенция о пресечении терроризма 1998 года	<p>цедурами наблюдения, обеспечения безопасности границ и проходами по сухопутным, морским и воздушным коридорам в целях предотвращения проникновения через них.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства сотрудничать с договаривающимися государствами в предотвращении терроризма и борьбе с ним.</p> <p><i>Статья 1.</i> Положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, касающиеся пиратства в открытом море, среди прочих также считаются террористическими преступлениями.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государства сотрудничать в предотвращении террористических преступлений и борьбе с ними.</p>

Раздел 19. Сохранение живых морских ресурсов и управление ими

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
ЮНКЛОС	<i>Статьи 61(5), 62(4), 63(2), 64, 65, 66(3)(a); 117, 118, 119(1)(a) и (b); 119(2)</i>
Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 года	<p><i>Статья 3.</i> Обязательство государств принимать в отношении судов, плавающих под их флагами, меры для охраны соответствующих живых ресурсов.</p> <p><i>Статья 4.</i> Обязательство государств вступать в переговоры с целью установления по взаимному согласию для судов, плавающих под их флагами, мер, необходимых для охраны соответствующих живых ресурсов (в тех случаях, когда граждане двух или более государств занимаются промыслом одного и того же запаса в любом районе открытого моря).</p>
Соглашение об осуществлении положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года, касающихся сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, 1995 года	<i>См. таблицу В.</i>
Соглашение по обеспечению выполнения рыболовными судами в открытом море международных мер по сохранению	<i>См. ниже.</i>

и управлению 1993 года

Статья III(1)(а). Обязательство государств принимать такие меры, которые необходимы для обеспечения того, чтобы рыболовные суда, уполномоченные нести его флаг, не занимались никакой деятельностью, которая подрывает эффективность международных мер по сохранению и управлению.

б) В случае если государство-участник, в соответствии с параграфом 2 статьи II, делает исключение для рыболовных судов длиной менее 24 метров, уполномоченных нести его флаг, от применения других положений данного Соглашения, такое государство-участник, тем не менее, должно предпринимать эффективные меры в отношении любого такого рыболовного судна, которые подрывают эффективность международных мер по сохранению и управлению. Эти меры должны быть такими, чтобы обеспечивать прекращение рыболовными судами деятельности, которая подрывает эффективность международных мер по сохранению и управлению.

Статья III(2). Обязательство государства не разрешать любому рыболовному судну, уполномоченному нести его флаг, вести промысел в открытом море, если только оно не имеет на это разрешения соответствующего органа или органов данного государства. Рыболовное судно, имеющее такое разрешение, должно вести промысел в соответствии с условиями разрешения на промысел.

Статья III(3). Обязательство государства не выдавать разрешение любому судну, уполномоченному нести его флаг, на ведение промысла в открытом море до того, как оно убедится, принимая во внимание связи между ним и данным рыболовным судном, в том, что оно может эффективно воздействовать на него в плане выполнения своих обязательств, вытекающих из настоящего Соглашения.

Статья III(4). В тех случаях, когда рыболовное судно, имеющее разрешение от Стороны на ведение промысла в открытом море, лишается права нести флаг этой Стороны, разрешение на ведение промысла в открытом море считается аннулированным.

Статья III(5)(а). Обязательство государства не выдавать разрешение ни одному рыболовному судну, ранее зарегистрированному на территории другого государства, которое ранее подрывало эффективность международных мер по сохранению, применяемых при ведении рыболовства в открытом море, если только оно не удовлетворено тем, что:

- i) любой период запрещения другой Стороной на ведение промысла в открытом море такому рыболовному судну истек;
- ii) ни одно разрешение такому рыболовному судну на ведение промысла в открытом море не было аннулировано другой Стороной в течение последних трех лет;

б) положения вышеизложенного подпараграфа (а) должны также применяться в отношении рыболовных судов, зарегистрированных на территории государства, которое не является Стороной настоящего Соглашения при условии, что у заинтересованной Стороны имеется достаточная информация в отношении обстоятельств, при которых разрешение на промысел было приостановлено или аннулировано.

Статья III(6). Обязательство государства обеспечить, чтобы все рыболовные суда, уполномоченные нести его флаг и зарегистрированные в реестре в соответствии со статьей IV, были маркированы таким образом, чтобы их можно было легко идентифицировать в соответствии с общепринятыми стандартами, — такими, какими являются Стандартные спецификации ФАО по маркировке и идентификации рыболовных судов.

Статья III(7). Обязательство государства обеспечить, чтобы любое рыболовное судно, уполномоченное нести его флаг, будет представлять информацию по своим операциям, которая может быть необходимой для того, чтобы дать возможность государству выполнить свои обязательства, включая, в частности, информацию, касающуюся района промысла, уловов и выгрузок.

Статья III(8). Обязательство государства предпринимать меры контроля и наказания в отношении рыболовных судов, уполномоченных нести его флаг и действующих в нарушение положений Соглашения, включая такие действия, которые нарушают и национальное законодательство. Санкции, применяемые в отношении таких нарушений, должны быть достаточно серьезными и эффективными для обеспечения выполнения требований Соглашения и лишения нарушителей выгоды, проистекающей от их незаконной деятельности. В число таких санкций за серьезные нарушения должны входить отказы в разрешении, приостановление или аннулирование разрешений на промысел в открытом море.

Статья IV. Обязательство государства в целях настоящего Соглашения вести реестры рыболовных судов, уполномоченных нести его флаг, вести рыболовные операции в открытом море и предпринимать такие меры, которые могут быть необходимыми для обеспечения того, чтобы все эти рыболовные суда были зафиксированы в данном реестре.

Статья VI(1). Обязательство государства представлять ФАО следующую информацию в отношении каждого судна, внесенного в реестр, который требуется вести в соответствии со статьей IV:

- a) названия судна, регистрационный номер, предыдущие названия (если они известны) и порт приписки;
- b) предыдущий флаг (если таковой имелся);
- c) международный радиопозывной сигнал (если имеется);
- d) фамилия и адрес владельца или владельцев;
- e) где и когда построено;
- f) тип судна;
- g) длина.

Статья VI(2). Обязательство государства, насколько это практически возможно, представлять ФАО следующую дополнительную информацию в отношении каждого рыболовного судна, внесенного в реестр, который требуется внести в соответствии со статьей IV:

- a) фамилия и адрес оператора (менеджера) или операторов и менеджеров (если таковые имеются) ;
- b) тип промыслового метода или методов;

- c) осадка в погруженном положении;
- d) бим;
- e) брутто регистровый тоннаж;
- f) мощность главного двигателя (двигателей).

Статья VI(3). Обязательство государства незамедлительно информировать ФАО о любых изменениях в информации, перечисленной в параграфах 1 и 2 статьи VI.

Статья VI(5). Обязательство государства незамедлительно информировать ФАО о:

- a) любых дополнениях к реестру;
- b) любых исключениях из реестра по причине:
 - i) добровольного отказа или невозобновления разрешения на промысел владельцем рыболовного судна или оператором;
 - ii) аннулирования разрешений на промысел, применяемого в отношении рыболовных судов, в соответствии с параграфом 8 статьи III;
 - iii) фактов, свидетельствующих о том, что рыболовное судно, о котором идет речь, более впредь не уполномочено нести ее флаг ;
 - iv) пуска на металллом, полного выхода из строя или гибели судна, о котором идет речь;
- v) любой другой причине.

Статья VI(6). В тех случаях, когда информация представляется ФАО в соответствии с вышеизложенным параграфом 5(b), обязательство государства, которого это касается, конкретизировать, какая из причин, перечисленных в данном параграфе, применима к данному случаю.

Статья VI(8)(a). Обязательство государства незамедлительно передавать ФАО всю соответствующую информацию, касающуюся деятельности судна, несущего его флаг, которая подрывает эффективность международных мер по сохранению и управлению, включая информацию о рыболовном судне или судах, о которых идет речь, и мерах, предпринятых им в отношении таких видов деятельности.

Статья VI(9). Обязательство государства информировать ФАО о любых случаях, когда оно в соответствии с параграфом 5(d) статьи III выдало разрешение, несмотря на положения параграфов 5(a) и 5(b), статьи III. Информация должна содержать конкретные данные, дающие возможность идентификации рыболовного судна, его владельца или оператора, и, как это положено, любую другую информацию, связанную с решением Стороны.

Раздел 20
Международные гуманитарные конвенции и международные документы
по правам человека

<i>Международный документ</i>	<i>Соответствующие положения</i>
<i>Глобальные документы</i>	
Всеобщая декларация прав человека 1948 года	<p><i>Статья 4.</i> Право индивида не содержится в рабстве; рабство и работорговля запрещаются во всех их видах.</p> <p><i>Статья 5.</i> Право индивида не подвергаться жестокому, бесчеловечному или унижающему его достоинство обращению.</p>
Международный пакт о гражданских и политических правах 1966 года (неясно, применим ли он к индивидам на судах)	<p><i>Статья 2.</i> Государство обязуется уважать и обеспечивать права, признаваемые в Пакте, без какого бы то ни было различия, в частности:</p> <p><i>Статья 7.</i> Никто не должен подвергаться жестокому, бесчеловечному или унижающему его достоинство обращению.</p> <p><i>Статья 8.</i> Никто не должен содержаться в рабстве; рабство и работорговля запрещаются во всех их видах.</p> <p><i>Статья 3.</i> Государства обязуются обеспечить равные права для мужчин и женщин.</p>
Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах 1966 года	<p><i>Статья 2(2).</i> Государство обязуется искоренить расовую дискриминацию во всех ее формах и гарантировать право каждого без различий в отношении расы, цвета кожи, национального или этнического происхождения, право на равенство перед законом.</p> <p><i>Статья 3.</i> Государство обязуется обеспечить равное для мужчин и женщин право пользования всеми правами, предусмотренными в Пакте.</p> <p><i>Статья 10.</i> Государство признает, что дети и подростки должны быть защищены от экономической и социальной эксплуатации. Применение их труда в области, вредной для их нравственности и здоровья или опасной для жизни, или могущей повредить их нормальному развитию, должно быть наказуемо по закону.</p>
Международная конвенция о ликвидации всех форм расовой дискриминации 1965 года	<p><i>Статья 5.</i> Государства обязуются запретить и ликвидировать расовую дискриминацию во всех ее формах и обеспечить равноправие каждого человека перед законом, без различия расы, цвета кожи, национального или этнического происхождения.</p> <p><i>Статья 6.</i> Обязательство государств обеспечивать каждому человеку, на которого распространяется их юрисдикция, эффективную защиту и средства защиты через компетентные национальные суды и другие государственные институты в случае любых актов расовой дискриминации.</p>

Конвенция о правах ребенка
1990 года

Статья 2(1). Обязательство государств уважать и обеспечивать права, предусмотренные данной Конвенцией, за каждым ребенком, находящимся в пределах их юрисдикции, без какой-либо дискриминации.

Статья 2(2). Обязательство государств принимать все необходимые меры для обеспечения защиты ребенка от всех форм дискриминации.

Статья 4. Обязательство государства принимать все необходимые законодательные, административные и другие меры для осуществления прав, признанных в Конвенции.

Статья 11. Обязательство государства принимать меры для борьбы с незаконным перемещением и невозвращением детей из-за границы.

Статья 19. Обязательство государства принимать все необходимые законодательные, административные, социальные и просветительные меры с целью защиты ребенка от всех форм физического или психологического насилия, оскорбления или злоупотребления, отсутствия заботы или небрежного обращения, грубого обращения или эксплуатации.

Статья 37. Обязательство государства обеспечивать, чтобы ни один ребенок не был подвергнут жестокому, бесчеловечному или унижающему достоинство видам обращения или наказания.

Конвенция о запрещении и
немедленных мерах по искоренению
наихудших форм
детского труда 1999 года
(МОТ № 182)

Статьи 1, 3. Обязательство государства немедленно принимать эффективные меры, обеспечивающие в срочном порядке запрещение и искоренение наихудших форм детского труда, в частности все формы рабства или практику, сходную с рабством, как, например, продажа детей и торговля ими, долговая кабала и крепостная зависимость, а также принудительный или обязательный труд.

Статья 17. Обязательство государства принимать эффективные и своевременные меры по предотвращению участия детей в наихудших формах детского труда.

Декларация о ликвидации
всех форм нетерпимости и
дискриминации на основе ре-
лигии или убеждений
1981 года

Статья 4. Обязательство государства принимать эффективные меры для предупреждения и ликвидации дискриминации на основе религии или убеждений.

Конвенция о статусе беженцев
1951 года

Статья 3. Обязательство государства применять положения Конвенции к беженцам без дискриминации.

Статья 11. Обязательство государства рассматривать возможность поселения на своей территории беженцев, нормально служащих в экипажах кораблей, плавающих под его

<p>Декларация о правах человека в отношении лиц, не являющихся гражданами страны, в которой они проживают 1985 года</p>	<p>флагом, предоставления им временного права въезда на его территорию и выдачи им проездных документов.</p> <p><i>Статья 6.</i> Обязательство государств обеспечивать, чтобы никто не подвергался жестокому, бесчеловечному или унижающему достоинство обращению.</p>
<p>Африканская хартия прав человека и народов (Банжунская хартия) 1981 года</p>	<p><i>Региональные документы</i></p> <p><i>Статья 1.</i> Обязательство государств признавать права, провозглашенные в главе I, и обязательство принимать законодательные или другие меры по их реализации, в частности:</p> <p><i>Статья 2.</i> Право индивида пользоваться правами и свободами, признанными в Уставе без какого бы то ни было различия.</p> <p><i>Статья 5.</i> Обязательство государства запрещать все формы эксплуатации и унижение достоинства человека, в частности рабство, работорговлю и унижающее достоинство обращение.</p> <p><i>Статья 16.</i> Обязательство государств принимать необходимые меры по охране здоровья проживающих в них людей.</p>
<p>Африканская хартия прав и (основ) благосостояния африканского ребенка 1990 года</p>	<p><i>Статья 1.</i> Обязательство государства признавать права, свободы и обязанности, провозглашенные в Хартии, и предпринимать необходимые шаги по принятию законодательных или иных мер, которые могут потребоваться для осуществления положений Хартии, в частности:</p> <p><i>Статья 14.</i> Право каждого ребенка на наилучшее достижимое состояние физического, психического и духовного здоровья.</p> <p><i>Статья 15.</i> Каждый ребенок должен быть защищен от всех форм экономической эксплуатации и от выполнения какой бы то ни было работы, которая может причинить вред или подорвать его физическое, психическое, духовное, моральное и социальное развитие.</p> <p><i>Статья 16.</i> Обязательство государства принимать конкретные законодательные, административные, социальные и просветительные меры по защите ребенка от всех форм бесчеловечного или унижающего достоинство обращения (неясно, применимо ли это к индивидам на судах).</p>
<p>Арабская хартия прав человека 1994 года (еще не вступила в силу)</p>	<p><i>Статья 2.</i> Государства обязуются обеспечивать право индивидов пользоваться правами и свободами, признанными в Хартии без какого бы то ни было различия.</p> <p><i>Статья 13.</i> Обязательство государств защищать каждого че-</p>

Американская конвенция о правах человека (Пакт Сан-Хосе) 1969 года

ловека на их территории от физических или психологических пыток или жестокого, бесчеловечного или унижающего достоинство обращения (неясно, применимо ли это к индивидам на судах).

Статья 1. Государства обязуются уважать права и свободы, признанные в Конвенции и обеспечивать всем лицам, находящимся под их юрисдикцией, полное и свободное осуществление всех прав и свобод без какой-либо дискриминации.

Статья 2. Государства обязуются принимать в соответствии со своими конституционными процессами и положениями данной Конвенции такие законодательные или иные меры, которые могут потребоваться для осуществления этих прав и свобод.

Статья 5. Право индивида не подвергаться жестокому, бесчеловечному или унижающему достоинство обращению.

Статья 6. Право индивида не подвергаться рабству, которое запрещается во всех его формах, равно как и работорговля и торговля женщинами.

Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод 1950 года, измененная Протоколом № 11 1988 года

Статья 1. Обязательство государств обеспечивать каждому, кто находится под их юрисдикцией, права и свободы, определенные в разделе I Конвенции, в частности:

Статья 3. Никто не должен подвергаться бесчеловечному или унижающему достоинство обращению или наказанию.

Статья 4. Никто не должен содержаться в рабстве или подневольном состоянии.

Статья 14. Обязательство государства не допускать дискриминации в осуществлении прав.

IV. Выводы

210. В материалах, представленных ИМО, ФАО и МОТ, охарактеризовано большое число договоров, кодексов, рекомендаций и руководств, принятых этими организациями с целью облегчить и улучшить осуществление государствами флага своих обязательств в областях безопасности и предотвращения загрязнения в рамках торгового судоходства и в области предотвращения НРП, а также в целях предписания условий труда на борту торговых и рыболовных судов. Кроме того, ФАО и МОТ организовывали проведение исследований и созывали специальные совещания по соответствующим вопросам. ЮНЕП приняла некоторые меры в отношении предотвращения загрязнения и реагирования в чрезвычайных ситуациях. Что касается торгового судоходства, то контроль со стороны государств порта способствовал улучшению осуществления существующих стандартов. Однако все заинтересованные стороны признают, что контроль государств порта не может подменить собой осуществление госу-

дарствами флага и обеспечение ими соблюдения действующих правил, ибо на государства флага возложена главная ответственность за эффективное обеспечение соблюдения норм на борту их судов.

211. Добровольная схема проверки государств — членов ИМО призвана оказать содействие повышению безопасности на море и эффективности охраны окружающей среды за счет оценки того, насколько эффективно государства-члены осуществляют и обеспечивают соблюдение норм, предписанных в соответствующих конвенциях ИМО, и за счет доведения до их сведения соответствующей информации и рекомендаций в отношении их текущего осуществления. Другой инициативой является предложение о включении в конвенции ИМО «клаузул эффективности», предоставив тем самым ИМО полномочия проверять, осуществляют ли в действительности государства флага конвенции, с возможностью введения санкций, если они этого не делают. Хотя МОТ уже имеет некоторые надзорные полномочия согласно ее Уставу, это не представляется эффективным в плане обеспечения осуществления государствами флага действующих правил. По этой причине планируется предусмотреть более строгие положения в новой сводной конвенции по трудовым нормам на торговых судах и в планируемом всеобъемлющем стандарте норм труда в рыбопромышленном секторе, включая активизацию деятельности в плане контроля со стороны государств порта. В целях дополнения положений Соглашения ФАО по открытому морю и ее Кодекса ведения ответственного рыболовства ФАО рассматривает также меры государств порта в качестве одного из возможных решений проблемы неадекватного контроля государств флага и НРП.

212. Существует много причин неизменно неадекватного контроля со стороны государств флага, начиная от нехватки людских, технических и финансовых ресурсов, практических сложностей управления судами, эксплуатируемыми в международных водах, и кончая недостаточным политическим значением, придаваемым важности обязанностей государств флага и обязательству государств флага полностью выполнять договорные документы, участниками которых они являются. Однако подавляющее большинство национальных администраций серьезно и ответственно подходит к выполнению своих обязательств в качестве государств флага. Очевидно, некоторые этого не делают.

213. ЮНКТАД считает так называемые «удобные флаги» большой проблемой, хотя она осознает, что некоторые «традиционные» флаги также могут способствовать послаблениям в обеспечении соблюдения международных требований. Что касается вопроса об удобных флагах, то ЮНКТАД выражает сожаление по поводу неэффективности Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов 1986 года, в которой была отражена попытка предусмотреть минимальные требования «реальной связи» между судном и государством, в котором оно зарегистрировано. С ее точки зрения, чтобы гарантировать надлежащее обеспечение соблюдения, необходимо предусмотреть наличие между государством флага и его судами экономической и юридической связи.

214. ОЭСР исходит из иного подхода, уделяя главное внимание не государствам флага, а другим действующим лицам в качестве средства искоренить эксплуатацию неполноценных судов. Хотя некоторые государства порта предусматривают стимулы для поощрения эксплуатации адекватно оснащенных судов, как-то: сниженные портовые сборы и менее частые инспекции, они не по-

лучили широкого распространения, и ОЭСР считает необходимым активизировать деятельность в этой связи. Как показывает ряд исследований, существующих стимулов и антистимулов, видимо, недостаточно, ибо индустрия судоходства, очевидно, ничего не теряет от дальнейшей эксплуатации неполноценных судов. Напротив, во многих случаях финансовая выгода, вытекающая из невыполнения требований безопасности и защиты от загрязнения, лишь облегчается вследствие минимальных мер государств флага по обеспечению соблюдения, отсутствия механизмов преследования и введения штрафов в размере, который, как правило, ниже экономии, извлекаемой из нарушения правил. Кроме того, материальная ответственность весьма ограничена, и страховые компании оплачивают все, включая штрафы. Более того, реальный судовладелец может скрывать свою личность с помощью сложных корпоративных структур и способен ограничивать свои потери за счет компаний, владеющих всего лишь одним судном. Что касается ущерба от загрязнения, то в большинстве случаев причастные прочие стороны не несут материальной ответственности. ОЭСР рекомендует обеспечивать соблюдение действующих правил весьма решительно, вводить более высокие штрафы, поощрять большую транспарентность в деле обнаружения неполноценных судов и обличения их владельцев и привлекать к этой деятельности не только судовладельцев, но и других действующих лиц, а также прилагать усилия к повышению издержек несоблюдения и вводить стимулы, поощряющие эксплуатацию качественных судов.

215. Что должно быть сделано? Задача состоит в том, чтобы обеспечить учреждение государствами эффективных структур морских администраций в целях соблюдения обязанностей государств флага, предписанных в статье 94 ЮНКЛОС. Эта базовая идея лежит в основе пункта 27 резолюции 58/240 Генеральной Ассамблеи, а также положений соглашения ФАО по открытому морю и Кодекса поведения, которые, в сущности, предусматривают, чтобы государства не регистрировали суда, если они не способны выполнять свои обязанности. ИМО решает данную задачу посредством ряда документов, не имеющих обязательной силы, как-то Руководство по оказанию помощи государствам флага в осуществлении документов ИМО и проект кодекса по осуществлению, которые предписывают государствам флага осуществлять эффективный контроль за своими судами и иметь необходимые для этого средства.

Решения

216. В документах ИМО сформулирован широкий комплекс обязательств государств флага, включая в ряде случаев положения, предписывающие сторонам предусматривать и вводить санкции или дисциплинарные меры. В настоящее время Добровольная система проверки государств — членов ИМО не предусматривает санкций. Однако новая система позволит ИМО проверять осуществление, и поскольку она разрабатывается таким образом, чтобы не исключать возможности приобретения ею в будущем обязательного характера, она может в будущем обеспечить большой прогресс в решении проблемы неадекватного осуществления международных норм на торговых судах.

217. В отношении рыболовных судов уже действуют соответствующие обязательства, имеющие юридическую силу, однако ФАО не имеет полномочий по надзору. Вместе с тем представляется возможным, что за счет сочетания мер по обеспечению соблюдения, предусмотренных в Соглашении Организации Объ-

диненных Наций по рыбным запасам, мер государств порта и торговых механизмов удастся скомпенсировать отсутствие контроля со стороны государств флага. Кроме того, применительно к трансграничным рыбным запасам и запасам далеко мигрирующих рыб важное новое правовое последствие введено в Соглашении Организации Объединенных Наций по рыбным запасам, которое предусматривает возможность возбуждения одним государством иска против другого в соответствии с частью V ЮНКЛОС в случае нарушения норм и принципов, сформулированных не только в самом Соглашении, но и в любом другом соглашении по вопросам рыболовства, участниками которого являются соответствующие государства применительно к тем же рыбным запасам.

218. Что касается документов МОТ об условиях труда и обслуживании моряков, то в дополнение к требованию о представлении государствами докладов об осуществлении и положениям, предусматривающим проверку экспертами и конференционным комитетом, существует возможность направления государством или делегатом жалобы, по которой создается следственная комиссия и в конечном счете принимаются решения Международным Судом.

219. Наконец, государства — участники ЮНКЛОС, не удовлетворенные осуществлением действующих правил государством флага, которое, как представляется, не выполняет своих обязательств по ЮНКЛОС, могут воспользоваться частью XV и обратиться с просьбой об обязательном третейском урегулировании спора в Международном трибунале по морскому праву, Международном Суде или в общем или специальном трибунале *ad hoc*. Тем не менее, несмотря на относительно высокий уровень неудовлетворения, изъясяемого рядом государств по поводу недостатков в осуществлении действующих правил рядом других государств, резкого роста активности по судебному урегулированию проблем, обрисованных в различных материалах, используемых в настоящем докладе, не происходит. Хотя принятое Трибуналом решение, которое, как представляется, ограничивает возможности возбуждения иска по части XV, могло заставить некоторые государства колебаться, наиболее вероятной причиной отсутствия исков является явное нежелание государств противостоять друг другу в суде вкупе с высокими издержками судебных процессов. Поэтому представляется, что довольно отдаленной перспективы судебных разбирательств недостаточно для того, чтобы побудить допускающие нарушения государства флага выполнять свои международно-правовые обязательства. Тем не менее применительно к делам, касающимся рыболовства⁸¹, имеются некоторые свидетельства того, что фактическое начало судебных разбирательств может послужить стимулом к тому, чтобы государства достигали урегулирования путем переговоров.

220. В заключение, налицо необходимость укрепления международных мер с целью обеспечить, чтобы все государства посредством эффективного осуществления своей законодательной и исполнительной юрисдикции обеспечивали, чтобы государства, плавающие под их флагами, соблюдали международные нормы, направленные на поддержание безопасности на море и охрану морской среды от загрязнения, а также социально-бытовое обслуживание моряков на борту. Несоблюдение государствами обязательных международных норм можно лишь частично исправить путем дипломатического давления, негативного освещения и контрмер, разрешенных международным правом. Случаи судебного разбирательства на международном уровне являются возможными лишь с согласия и в любом случае редки.

221. Осуществление контроля со стороны государств порта как средство исправления положения, каким бы полезным оно ни было, не может эффективно компенсировать неспособность государств флага выполнять свои обязательства по международному праву. Полное соблюдение международных норм и стандартов может быть обеспечено лишь посредством принятия надлежащих мер соответствующим государством флага и адекватной системы санкций, которая полагается прежде всего на государства флага. В этой связи следует напомнить, что обязанность принимать законодательство о санкциях за нарушения международных норм конкретно упоминается в нескольких конвенциях ИМО в качестве обязательства, которое надлежит выполнять сторонам через посредство морских администраций государств флага. Обязанность обеспечивать соответствие судов, имеющих их национальность, международным требованиям и вводить санкции за нарушения также конкретно упоминается в большинстве соответствующих договоров, принятых в других областях другими международными организациями.

Примечания

- ¹ Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), «Экономия, вытекающая из несоблюдения международных экологических правил в морском секторе» DSTI/DOT/MTC(2000)8/Final, см. веб-сайт www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf.
- ² С текстом этих документов можно ознакомиться на веб-сайте организации по адресу www.fao.org.
- ³ Резолюция 15/93 Конференции ФАО.
- ⁴ Соглашение по открытому морю, статья II.1.
- ⁵ Ключевые положения содержатся в статье III.
- ⁶ Соглашение по открытому морю, статья III.1.
- ⁷ Там же.
- ⁸ Там же, статья III.2.
- ⁹ Там же, статья III.3.
- ¹⁰ Там же, статья IV.
- ¹¹ Там же, статья III.2.
- ¹² Там же, статья III.4.
- ¹³ Там же, статья III.5.
- ¹⁴ Там же, статья III.6.
- ¹⁵ Там же, статья III.7.
- ¹⁶ Там же, статья III.8.
- ¹⁷ Там же.
- ¹⁸ Там же, статья V.
- ¹⁹ Там же, статья VI.
- ²⁰ Там же.
- ²¹ Резолюция 4/95 Конференции ФАО.
- ²² Приложение 2 к Кодексу поведения.

- ²³ Доклад о 24-й сессии Комитета по рыболовству, штаб-квартира ФАО, Рим, 26 февраля — 2 марта 2001 года, касающийся доклада о ходе осуществления Кодекса ведения ответственного рыболовства и связанных с ним международных планов действий; D.J. Doullman, Code of Conduct for Responsible Fisheries: Development and Implementation Considerations (FAO, July 2000). См. также веб-сайт www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp.
- ²⁴ Кодекс поведения, статья 8.2.2.
- ²⁵ Там же, статья 8.2.1.
- ²⁶ Там же, статья 8.2.3. и 8.2.4.
- ²⁷ Там же, статья 8.2.6.
- ²⁸ Там же, статья 8.2.7.
- ²⁹ Там же, статья 8.2.5.
- ³⁰ Там же, статья 8.2.8.
- ³¹ Там же, статья 8.2.9.
- ³² МПД по рыбопромысловым мощностям, статья 33.
- ³³ МПД-НРИП был одобрен 23 июня 2001 года Советом ФАО на его 120-й сессии.
- ³⁴ МПД-НРИП, часть I, пункт 1
- ³⁵ Там же, пункты 4 и 5, и Кодекс поведения ФАО, статья IV. Он был принят вслед за другими МПД по морским птицам, по акулам и по рыбопромысловым мощностям, которые были также разработаны в соответствии с Кодексом поведения, утверждены Комитетом по рыболовству на его двадцать третьей сессии в феврале 1999 года и одобрены Советом ФАО в ноябре 2000 года.
- ³⁶ В частности статьи 1.1, 1.2, 3.1 и 3.2.
- ³⁷ МПД-НРИП, пункт 87
- ³⁸ Там же, часть III, пункт 8.
- ³⁹ Там же, пункты 18 и 19.
- ⁴⁰ Примером случая с прибрежными государствами является пункт 51.4 МПД-НРИП, где прибрежное государство может проверять, ведут ли государства флага списки судов, предусмотренные в пункте 42. Аналогичным образом, во втором предложении пункта 45 предусматривается, чтобы прибрежное государство проверяло выдачу государством флага разрешения на промысел. Это положение, в свою очередь, увязано с пунктом 41, где государству флага рекомендуется обеспечивать, чтобы, когда его суда ведут промысел в водах под юрисдикцией другого государства, это прибрежное государство выдавало разрешение на промысел. Применительно к государствам порта, в пункте 55 МПД-НРИП предусматривается, чтобы государство порта проверяло разрешение на промысел, прежде чем предоставлять доступ в порт. Государства и РРХО призваны сообщать ФАО о прогрессе в осуществлении МПД-НРИП в рамках их двухгодичных докладов в связи с Кодексом поведения (пункт 87).
- ⁴¹ 17 из 93 пунктов — почти 20 процентов.
- ⁴² МПД-НРИП, пункты 34–41.
- ⁴³ Там же, пункты 42–43.
- ⁴⁴ Там же, пункты 44–50.
- ⁴⁵ Там же, пункты 34, 35.
- ⁴⁶ Соглашение по открытому морю, статья III.5.

- ⁴⁷ МПД-НРП, пункт 36.
- ⁴⁸ Там же, пункт 37.
- ⁴⁹ Там же, пункт 39.
- ⁵⁰ См. доклад Комитета по рыболовству Европейского парламента о роли удобных флагов в секторе рыболовства, 20 ноября 2001 года, докладчик Патриция МакКенна.
- ⁵¹ МПД-НРП, пункты 38 и 39.
- ⁵² Там же, пункт 38.
- ⁵³ Там же, пункт 40.
- ⁵⁴ Там же, пункт 41.
- ⁵⁵ Там же, пункт 42.
- ⁵⁶ Там же.
- ⁵⁷ Там же, пункт 44.
- ⁵⁸ Там же, пункт 45.
- ⁵⁹ Там же, пункт 46.
- ⁶⁰ Там же, пункт 47.
- ⁶¹ Там же, пункт 48.
- ⁶² Там же, пункт 49 и 50.
- ⁶³ “Report of the Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Related Matters”, Rome, 9–11 October 2000. FAO Fisheries Report № 637.
- ⁶⁴ “Port State control of foreign fishing vessels”, by Terje Lobach (International Legal Consultant). FAO Fisheries Circular. № 987, 2003; report of the Expert Consultation to Review Port State Measures to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Rome, 4–6 November 2002. FAO Fisheries Report № 692.
- ⁶⁵ Доклад этого совещания будет опубликован в ближайшее время.
- ⁶⁶ См. www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/standards.htm#headingla.
- ⁶⁷ UNCTAD, Report of the Ad Hoc Intergovernmental Working Group on the Economic consequences of the Existence of Lack of a Genuine Link between Vessel and Flag of Registry, TD/B/C.4/177.
- ⁶⁸ www.oecd.org/dataoecd/53/9/2500758.pdf.
- ⁶⁹ www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf.
- ⁷⁰ www.oecd.org/dataoecd/32/62/2489394.pdf.
- ⁷¹ DSTI/DOT/MTC(2001)12.
- ⁷² www.oecd.org/dataoecd/27/18/1827388.pdf.
- ⁷³ [http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c08a29348b4573bc125663b004acb18/\\$FILE/07E84346.ENG..](http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c08a29348b4573bc125663b004acb18/$FILE/07E84346.ENG..) Этот файл в формате PDF.
- ⁷⁴ www.oecd.org/dataoecd/10/10/2754615.pdf.
- ⁷⁵ Для целей настоящего заявления «неполноценным судном» считается судно, которое в силу своего физического состояния, характера его эксплуатации или деятельности его экипажа не удовлетворяет базовым нормам пригодности к плаванию и тем самым представляет собой угрозу жизни и/или окружающей среде. Об этом должно свидетельствовать несоответствие судна правилам, содержащимся в международных морских конвенциях, настолько, что оно будет считаться непригодным к плаванию на

основании разумной инспекции государства флага или государства порта.

- ⁷⁶ Пункт 1 статьи 209 гласит: «Для предотвращения сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, вызываемого деятельностью в районе, устанавливаются в соответствии с частью XI международные нормы, правила и процедуры. Такие нормы, правила и процедуры в случае необходимости периодически пересматриваются».
- ⁷⁷ Пункт 1 статьи 21 гласит: «В любом районе открытого моря, охваченном субрегиональной или региональной рыбохозяйственной организацией или договоренностью, государство-участник, являющееся членом такой организации или участником такой договоренности, может через своих должным образом уполномоченных инспекторов производить в соответствии с пунктом 2 высадку на борт и осмотр рыболовных судов, плавающих под флагом другого государства-участника настоящего Соглашения, независимо от того, является ли такое государство-участник также и членом такой организации или участником такой договоренности, с целью обеспечить соблюдение мер по сохранению трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлению ими, введенных такой организацией или договоренностью».
- ⁷⁸ В Конвенции содержится ссылка на государство, эксплуатирующее установки, которое может быть государством флага, хотя и необязательно.
- ⁷⁹ Цель совместного протокола 1988 года состоит в расширении применения Парижской конвенции 1960 года и Венской конвенции 1963 года.
- ⁸⁰ Дела о южном голубом тунце (Новая Зеландия против Японии; Австралия против Японии), временные меры; дело о сохранении и устойчивой эксплуатации запасов меч-рыбы в юго-восточной части Тихого океана (Чили против Европейского сообщества).

Приложение I

Письмо организации «Гринпис интернэшнл», Международной федерации транспортников и Всемирного фонда природы от 22 ноября 2002 года на имя Генерального секретаря

Авария с судном «Престиж» стала последней в длинном перечне несчастных случаев с нефтяными танкерами. Она не только представляет собой серьезную опасность для морской среды, но и является симптомом гораздо более глубоких проблем. Ежедневно обрываются жизни людей на других типах судов, которые, к сожалению, не привлекают к себе того же внимания средств информации, несмотря на гибель моряков на борту, в которой нет никакой необходимости. Пока не будут устранены коренные причины проблемы, неполноценные суда будут продолжать тонуть, угрожая жизни людей, морской и прибрежной среде и экономике связанных с ними общин.

«Гринпис», Международная федерация транспортников и Всемирный фонд природы считают, что единственным способом урегулирования данной ситуации является принятие настоятельно необходимых и основополагающих изменений в то, каким образом функционирует и регулируется глобальное судоходство, и обращение с призывом к совместным действиям по ликвидации практики эксплуатации неполноценных судов — т.е. меры, которые требуют, чтобы индустрия судоходства стала более транспарентной и подотчетной, чтобы правила стали адекватными и, что особенно важно, неизменно соблюдались и чтобы уделялось внимание защите особенно уязвимых морских и прибрежных районов.

Неполноценные суда и практика их эксплуатации создают чрезмерный риск серьезных аварий. Нынешние механизмы могут сделать почти невозможным выявление реальных владельцев судов и привлечение их к ответственности за то, в каком состоянии они поддерживают и эксплуатируют свои суда, а также за продолжение безответственной практики в этой отрасли. Крайне важно, чтобы подробная информация о владельцах и эксплуатантах судов была вполне транспарентной и чтобы были учреждены эффективные механизмы материальной ответственности с целью обеспечить привлечение к ответственности виновных в последствиях неадекватных стандартов и практики.

Нынешний подход к установлению международных стандартов судоходства имеет тенденцию к тяжеловесности, лишь реагируя на сложившуюся реальность и основываясь на выгодных для отрасли компромиссах; очевидными примерами являются надолго затянувшийся процесс постепенного вывода из эксплуатации старых танкеров и повышение безопасности балкеров.

Даже там, где действуют международно согласованные нормы, существует проблема обеспечения их соблюдения. Механизмы обеспечения соблюдения правил судоходства основываются главным образом на принятии мер государствами флага, которые несут главную ответственность за безопасность судна и жизнь работающих на нем моряков. Многие государства флага серьезно относятся к этим обязанностям, однако есть и такие, нередко упоминаемые в качестве удобных флагов, кто извлекает выгоду, разрешая эксплуатантам иностранных судов регистрировать суда под их национальностью, но не обеспечивают

эффективного мониторинга и надзора за судами, плавающими под их флагом. Система удобных флагов превращает регистрацию судов в коммерческую отрасль и допускает конкуренцию, поощряющую практику эксплуатации неполноценных судов. Статья 91 Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС) предписывает наличие между судном и флагом, под которым оно плавает, «реальной связи», и необходимо обеспечить соблюдение этой нормы. Международное право гласит, что судно имеет национальность флага, под которым оно плавает, и это ведет к серьезным последствиям для экипажа, который живет и работает на нем — не только в плане гражданской и уголовной юрисдикции, но и в отношении защиты их прав человека и профсоюзных прав.

Необходимо новое глобальное соглашение, которое искоренит систему удобных флагов и обеспечит, чтобы государства флага выполняли свои обязанности, которые четко оговорены в применимых нормах международного права, и несли ответственность за обеспечение соблюдения международно согласованных правил.

Даже если опасные и токсичные материалы, в числе которых нефть является одним из примеров, перевозятся на качественных судах, существует опасность аварии, которая может привести к загрязнению морской среды. Важно также обозначить те морские и прибрежные районы, которые особенно подвержены опасности таких инцидентов, например в качестве особо уязвимых морских районов, которых с 1991 года было установлено всего лишь пять. Необходимо строго регулировать судоходство в этих районах и, как допускают нормы международного права и положения, касающиеся свободы мирного прохода, исключить возможность транспортировки через такие районы крайне загрязняющих веществ.

Статья 94 ЮНКЛОС устанавливает обязанности государства флага и предписывает, чтобы все государства флага эффективно осуществляли в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль за судами, плавающими под их флагом, и тем самым на государства флага возлагается обязанность придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения. Налицо также необходимость дальнейшего укрепления режима контроля со стороны государств порта на случай несоблюдения государствами флага своих обязательств по международному праву, при том понимании что контроль со стороны государств порта не в состоянии и никогда не сможет подменить собой эффективный контроль со стороны государств флага.

Судоходство является движущей силой мировой торговли и глобальной экономики. Генеральная Ассамблея в своей Декларации тысячелетия заявила:

«Мы считаем, что главной задачей, стоящей перед нами сегодня, является обеспечение того, чтобы глобализация стала позитивным фактором для всех народов мира.» (резолюция 55/2, пункт 5).

Краеугольным камнем решения этой задачи должно быть реагирование на потребности гражданского общества с целью обеспечить, чтобы индустрия судоходства функционировала на рациональной и устойчивой основе. Налицо на-

стоятельная необходимость произвести основополагающие изменения в том, каким образом функционирует и регулируется эта отрасль.

Для этого потребуются согласованный межучрежденческий подход, который должен быть принят на вооружение всеми международными организациями, имеющими компетенцию в вопросах Мирового океана. В их число входят Международная морская организация (ИМО), которая имеет тенденцию сосредотачивать усилия на технических решениях, и Международная организация труда (МОТ), которая рассматривает социальные и трудовые аспекты. Для этого потребуются также, чтобы Отделу Организации Объединенных Наций по вопросам океана и морскому праву было предложено произвести пересмотр Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов (1986 года), которая так и не вступила в силу.

Однако для того, чтобы обеспечить урегулирование этой серьезной ситуации, мы хотели бы просить вас взять на себя ведущую роль и созвать специальную целевую группу по рассмотрению этих проблем скоординированным образом, что позволило бы посвятить синергизмы компетентных международных организаций и заинтересованных региональных органов решению этой проблемы. По нашему мнению, осуществлению этого процесса способствовало бы обеспечение инклюзивности и участия самых различных заинтересованных лиц.

С нетерпением ожидаем вашего ответа.

(Подпись) Лассе Густавссон
заместитель Директора Отдела по вопросам
политики и науки «Гринпис интернэшнл»

(Подпись) Дэйвид Кокрофт
Генеральный секретарь
Международной организации транспортников

(Подпись) Сиан Пуллен
Глава делегации Всемирного фонда природы в ИМО
от имени Саймона Криппса
Директора Международной морской
программы Всемирного фонда природы

Приложение II

Резюме обсуждений на первом неофициальном совещании, состоявшемся в штаб-квартире Организации экономического сотрудничества и развития в Париже 7 мая 2003 года

1. Первое неофициальное совещание Межучрежденческой консультативной группы по осуществлению действующих правил государствами флага прошло в штаб-квартире Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в Париже 7 мая 2003 года. Председательствовал на совещании Отдел Организации Объединенных Наций по вопросам океана и морскому праву. В работе приняли участие представители следующих организаций:

- Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)
- Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)
- Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)
- Международная морская организация (ИМО)
- Международная организация труда (МОТ)
- Секретариат ОЭСР (Транспортный отдел, Отдел по правовым вопросам и Совещание ОЭСР за круглым столом по вопросам устойчивого развития).

2. Главной темой на обсуждении был проект круга ведения, предложенный Организацией Объединенных Наций. Возникли вопросы касательно: а) цели Группы; б) ее отношения к мандатам/компетенции участвующих организаций; в) вопросов, подлежащих рассмотрению; и д) характера и предназначения какого бы то ни было окончательного доклада.

3. Представители ИМО заявили, что вопрос о неадекватной юрисдикции государства флага входит преимущественно в компетенцию ИМО и рассматривается через посредство Подкомитета по выполнению действующих правил государствами флага и в рамках разработки типовой системы проверки. Однако другие участники отметили, что в рамках ИМО достигнут лишь незначительный прогресс по соответствующим вопросам и именно по этой причине неправительственные организации обратились к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с предложением сформировать Консультативную группу. Кроме того, вопрос о неадекватном осуществлении действующих правил государствами флага выходит за пределы ограниченной области торгового судоходства, рассматриваемой ИМО. ФАО выразила обеспокоенность неадекватным контролем со стороны государств флага за рыболовными судами, который является одной из причин незаконного, неурегулированного и несообщаемого промысла. МОТ выразила озабоченность несоблюдением и отсутствием принудительных мер по осуществлению трудовых стандартов в ряде государств флага, а ЮНКТАД обеспокоена проблемами удобных флагов, регистрации судов и вопросом «реальной связи». Отдел по вопросам океана и морскому праву занимается всеми этими вопросами и высказал мнение о том, что участ-

ники сталкиваются с рядом взаимосвязанных проблем и могут поделиться друг с другом опытом. ОЭСР настоятельно призвал участников вести поиск «новаторских» радикальных решений этих проблем и не ограничивать свое поле деятельности государствами флага. К обеспечению соблюдения судами, занимающимися какой бы то ни было деятельностью, соответствующих правовых требований могут привлекаться другие действующие лица и организации.

4. Отдел по вопросам океана и морскому праву пояснил, что одной из его первейших функций является защита целостности Конвенции и тонкого баланса прав и обязанностей государств флага и прибрежных государств. После аварии с судном «Престиж» некоторые государства приняли односторонние меры, которые не соответствуют Конвенции, а Европейское сообщество выразило пожелание о внесении поправок в Конвенцию, поскольку, по его мнению, прибрежные государства не обладают достаточными полномочиями для адекватной защиты своего побережья от загрязнения с судов. Во избежание мер и предложений, которые могут привести к крушению режима Конвенции, чрезвычайно важно добиться улучшения выполнения и обеспечения соблюдения действующих правил государствами флага.

5. Когда ОЭСР вновь обратилась к Группе с призывом к «нестандартному мышлению», представители других организаций ответили, что они не в состоянии выходить за рамки своих мандатов и не могут предлагать решения, неприемлемые для их членов.

6. Отдел по вопросам океана и морскому праву отметил, что важно привлечь внимание политиков, которые не осознают роли ЮНКЛОС, равно как и сложности вопросов, о которых идет речь. По этой причине одной из задач Консультативной группы должно стать «просвещение» тех, кто принимает решения применительно к международно-правовому механизму, касающемуся прав и обязанностей государств флага и прибрежных государств.

7. Кроме того, даже учреждениям, непосредственно занимающимся этими вопросами, не всегда известно, какую работу проводят другие учреждения. В большинстве из них подготовлены весьма объемные доклады о проведенных исследованиях и прилагаются усилия по принятию мер, направленных на решение проблемы неадекватного выполнения действующих правил государствами флага. Было бы полезно обменяться краткими резюме об этой работе. ОЭСР выразила мнение о том, что было бы более полезно обменяться идеями, изложенными в рамках кратких двустраничных стратегий, направленных на возможные пути решения проблем. Эти идеи могут касаться не только государств флага. Например, члены ОЭСР могли бы поставить задачу разработки стимулов/антистимулов с целью побудить судовладельцев ОЭСР регистрировать свои суда в государствах флага, обеспечивающих высокие стандарты судоходства. По мнению других представителей, еще одной возможностью могло бы стать возложение материальной ответственности на фрахтовщиков и классификационные общества за ущерб, причиняемый неполноценными судами.

8. Некоторые в Группе выразили дискомфорт, заявив, что выдвижение столь новаторских предложений выходит за рамки их мандата как Группы. Многие высказали также мнение о том, что такая реакция может оказаться преждевременной без тщательного рассмотрения проблемы. Группа постановила отложить выявление конкретных решений до завершения первого этапа, который будет посвящен сбору и обобщению информации.

Последующие шаги

9. Участники согласились представить Отделу по вопросам океана и морскому праву документ, в котором будут кратко изложены исследования, проведенные в их учреждениях применительно к вопросу о выполнении действующих правил государствами флага за период, не превышающий последних 10 лет, а также краткое изложение нынешних мер, принимаемых в целях решения проблем. При желании участники могут добавить краткое заявление касательно возможных решений, средств и стратегий, направленных на урегулирование проблем. Резюме будут направлены к концу августа 2003 года, после чего Отдел сведет их воедино.

10. Единый текст будет впоследствии распространен, и участники, главным образом за счет обмена электронными посланиями, разработают комплекс идей относительно возможных средств/стратегий решения проблемы неадекватного выполнения действующих правил государствами флага. Этот этап, вероятно, завершится к сентябрю/октябрю 2003 года и должен послужить основой для составления окончательного доклада, который будет представлен Группой Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций к маю-июлю 2004 года.

Приложение III

Письмо Генерального секретаря Международной морской организации от 9 сентября 2003 года на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций

Я хотел бы сослаться на совещание Межучрежденческой консультативной группы по вопросам выполнения действующих правил государствами флага, состоявшееся в Париже (Парижское совещание) 7 мая 2003 года, а также на четвертое совещание Открытого процесса неофициальных консультаций Организации Объединенных Наций по вопросам Мирового океана и морского права, состоявшееся в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке 2–6 июня 2003 года.

Совет ИМО решительно одобряет прозвучавшее на Парижском совещании возобновление поддержки мандата ИМО в отношении текущей работы организации в области укрепления юрисдикции государств флага и порта во всех вопросах, касающихся охраны и безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды, и просил меня сообщить Вам о его мнениях на этот счет.

Совет напомнил также, что в соответствии с политикой, принятой руководящими органами ИМО, все вопросы, касающиеся безопасности судоходства и загрязнения морской среды, в настоящее время рассматриваются государствами — членами ИМО через посредство технических органов организации. Эта политика и ее осуществление имеют поддержку и содействие, обеспечиваемые участием многих межправительственных и неправительственных организаций с консультативным статусом. Совет отметил далее непрерывное текущее сотрудничество ИМО с другими учреждениями Организации Объединенных Наций, в рамках которого уже ведется обсуждение вопросов, представляющих взаимный интерес.

Недавний разлив нефти с танкера «Престиж» в европейских водах обусловил оживление политического интереса к проблеме транспортировки нефти и привел к выдвижению государствами — членами ИМО ряда существенных инициатив в области безопасности и охраны окружающей среды, направленных на снижение как опасности аварий, так и их экологического воздействия на океаны, местные общины, туризм и рыбный промысел. Безопасность отрасли транспортировки нефти морем существенно улучшилась в течение последнего десятилетия в результате документов и договоров, которые были приняты организацией, и признания основными действующими лицами в отрасли своей ответственности.

Однако воздействие лишь одного крупного разлива нефти может иметь катастрофические последствия. Поэтому члены организации занимают весьма решительную позицию в деле дальнейшего сокращения опасности и поощрения четкой ответственности государств флага. Ее программа работы, направленная на реализацию этих задач, является весьма впечатляющей.

С учетом этой общей информации и четко оговоренных мандатов ИМО и других участвующих учреждений Совет решительно подтверждает выражен-

ную ИМО на Парижском совещании позицию, согласно которой политические вопросы, касающиеся роли, обязанностей и действий государств-членов, вытекающих из их обязательств как государств — членов ИМО и из их приверженности конвенциям и правилам ИМО, не являются темами, нуждающимися в дополнительной координации на межучрежденческих совещаниях.

Мы были проинформированы Отделом по вопросам океана и морскому праву Организации Объединенных Наций о том, что содержащееся в пункте 24 раздела G части A доклада Открытого процесса неофициальных консультаций Организации Объединенных Наций по вопросам Мирового океана и морского права (A/58/95) упоминание о формировании межучрежденческой консультативной группы по выполнению действующих правил государствами флага представляет собой не более чем констатацию того факта, что Группа провела совещание в Париже, и не подразумевает намерения рекомендовать Генеральной Ассамблее одобрить дальнейшее существование группы.

Сообразно с мнениями, выраженными ИМО на Парижском совещании, позицией Совета ИМО и решением Координационного совета руководителей системы Организации Объединенных Наций о том, что координационные механизмы во всех областях межучрежденческого взаимодействия впредь не должны полагаться на постоянные вспомогательные органы, а должны формироваться на основе ad hoc исходя из потребностей, ИМО не видит необходимости в проведении каких-либо дальнейших заседаний межучрежденческой консультативной группы. Буду признателен, если эта информация будет доведена до сведения Генеральной Ассамблеи, когда она будет рассматривать доклад Открытого процесса неофициальных консультаций Организации Объединенных Наций по вопросам Мирового океана и морского права.

Как было спрошено на Парижском совещании, прилагаю к настоящему документу, в котором резюмируются исследования и работа, проведенные ИМО за последние 10 лет в связи с выполнением действующих правил государствами флага. Насколько я понимаю, этот материал вместе с аналогичными перечнями, представленными Отделу по вопросам океана и морскому праву другими участвующими учреждениями, войдет в доклад о проведенных Группой обсуждений для рассмотрения в будущем году на пятой сессии Открытого процесса неофициальных консультаций.

(Подпись) У.А. О'Нил
Генеральный секретарь