

ВОСПРИЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ НОРМ ОБ ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ В ОТДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВАХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

THE PERCEPTION OF INTERNATIONAL LEGAL NORMS ON THE PROTECTION OF HUMAN LIFE AT SEA IN THE INDIVIDUAL COUNTRIES AND REGIONAL ORGANIZATIONS

Yeo Founyahana

Annotation

The author of the article conducted a study on the perception of international legal norms on the protection of human life at sea in the individual countries and regional organizations. According to the results of the conducted research the author concludes that it is possible to speak of a significant impact of international legal standards on various aspects of safety of human life at sea on the formation of domestic legal regulation and regulation at the regional level.

Keywords: trade, law, human life, safety of life at sea, Maritime powers, legal regulation, regional level.

Йео Фуньяхана
Аспирант,
Российский Университет
Дружбы народов

Аннотация

Автором статьи проведено исследование восприятия международно-правовых норм об охране человеческой жизни на море в отдельных государствах и региональных организациях. По итогам проведенного исследования автор делает вывод о том, что можно говорить о значительном влиянии международно-правовых стандартов по различным аспектам охраны человеческой жизни на море на формирование внутригосударственного правового регулирования и регулирования на региональном уровне.

Ключевые слова:

Торговля, право, человеческая жизнь, охрана человеческой жизни на море, морские державы, правовое регулирование, региональный уровень.

Совершение Великих географических открытий, установление торго-вых отношений в межконтинентальном измерении, колонизация и раздел метрополиями целых континентов и населяющих их народов, перевозка ра-бов из Африки в Америку и иные процессы, способствовавшие переходу к Новому времени и повлекшие грандиозные изменения для человеческой цивилизации, в значительной степени произошли благодаря мореплаванию. В этих условиях складывалась одна из старейших отраслей международного права – международное морское право, базирующееся изначально преимущественно на международно-правовых обычаях.

В связи с освоением и интенсивным использованием Мирового океана, который занимает 71% территории нашей планеты и рассматривается в качестве "общей собственности народов" [30, с. 176], вопрос об обеспечении безопасности человеческой жизни на море занимает важное место в повестке дня многих международных организаций, форумов и объединений, в рамках которых обсуждаются проблемы современных международных отношений. Вопрос обеспечения безопасности на

море в условиях возрастающего числа угроз (например, пиратство, морской терроризм и спасание беженцев, пир-мещающихся по морю [22]) и научно-технического прогресса (например, по-явления спутниковых систем связи и навигации, таких как GPS и ГЛОНАСС), приобрел многоаспектный характер. И среди множества аспек-тов обеспечения безопасности на море следует выделить ключевой – необхо-димостью охраны человеческой жизни на море, что предполагает спасание на море и оказание помощи.

Специальный международно-правовой акт, касаю-щийся данной про-блемы, в современной редакции был принят в 1974 г. – Международная кон-венция по охра-не человеческой жизни на море [27], известная как SOLAS (в русскоязычном обозначении – СОЛАС–74). На-ряду с этой основной конвен-цией имеются международ-но-правовые акты, которые также затрагивают различ-ные аспекты охраны человеческой жизни и имущества на море, такие как Конвенция о грузовой марке 1966 г. [26], Международная конвенция по поиску и спасанию на мо-ре 1979 г. [28] Эти аспекты нашли отражение и в единой Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [25].

Имплементация международно-правовых норм об охране челове-ческой жизни на море в национальном законодательстве Российской Федерации

Исторически Россия – "ведущая морская держава, исходя из ее про-странственных и геофизических особенностей, места и роли в глобальных и региональных международных отношениях" [31]. Это объясняется тем, что РФ имеет самые протяженные в мире морские границы с выходом в три океана, вносила и продолжает вносить огромный вклад в изучение Мирового океана, в развитие морского судоходства. Протяженность морских границ РФ почти в два раза превосходит протяженность сухопутных, что подчеркивает значимость морских сообщений для развития торговли и создания условий для устойчивого роста экономики нашего государства.

Вопросам спасания на море посвящены многочисленные нормативные акты РФ. В частности, Морская доктрина Российской Федерации (утв. 27.07.2001 г. Пр-1387, последние поправки принимались 26 июля 2015 года) определяет, что для обеспечения поиска и спасания на море необходимо соз-дать государственную систему мониторинга за местоположением судов и развивать международное сотрудничество по поиску и спасанию людей на море.

В настоящее время поиск и спасание людей, терпящих бедствие на мо-ре и во внутренних водах Российской Федерации, осуществляется в соответ-ствии с "Положением о взаимодействии аварийно-спасательных служб ми-нистерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России" (за-регистрировано Минюстом России 28 июля 1995 г., рег.No917). В развитие этого Положения 26 августа 1995 г. вышло Постановление Правительства No 834 "О плане взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию на море и водных бассейнах РФ".

Данные нормативные правовые документы являются основными доку-ментами, регламентирующими вопросы поиска и спасания на море в Россий-ской Федерации, а также в общем плане регламентирующими вопросы взаи-модействия сил и средств различной ведомственной принадлежности. Мор-ской коллегией при Правительстве Российской Федерации (Протоколом от 6 апреля 2005 г. NoМФ-П4-16пр) определено распределение функций ми-ни-стерств и ведомств в области поиска и спасания на море.

Положением о функциональной подсистеме организации и координа-ции деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как россий-ских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах (ФСПСМ) РФ единой го-сударственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуа-ций определяется организация, состав сил и средств функциональной под-системы, а также порядок деятельности названных служб.

Реализация международно-правовых норм об охране человеческой жизни на море в Европейском Союзе

Безопасность на море является ключевым элементом транспортной морской политики ЕС в контексте защиты пассажиров, членов экипажа, мор-ской среды и прибрежных районов.

Морские перевозки являются одним из самых рас-пространенных спо-собов перемещения граждан Европейского Союза (ЕС). Ежегодно более 400 миллионов людей проплывают через порты ЕС, 120 миллионов передвигают-ся морским путем в пределах одного государ-ства-члена ЕС.

Разработка нормативной базы ЕС в области обеспечения безопасности пассажирских судов получила широ-кое развитие после ряда крупных мор-ских катастроф, таких, как крушение теплохода "Herald of Free Enterprise" близ порта Зебрюгге в 1987 г. и гибель парома "Эстония" в Финском заливе в 1994 г., которые унесли жизни 193 и 852 человек, соответственно.

Правовые инициативы ЕС в рассматриваемой сфере направлены на включение международных правил охра-ны человеческой жизни на море в правовую систему ЕС в целях придания им юридической силы и создания усло-вий для их единообразного применения во всех государ-ствах-членах ЕС. Нормативные основы ЕС дополняют международные и национальные прави-ла охраны чело-веческой жизни на море, обеспечивая безопасность морских перевозок и эффективное реагирование на ко-раблекрушения.

Стоит отметить, что безопасность морских пассажир-ских судов пред-ставляет собой одно из направлений в политике ЕС по обеспечению безо-пасного использова-ния морского транспорта. Так, ЕС принимает соответ-ствующие правовые шаги в таких областях, как обуче-ние и подготовка специали-стов, работающих на морских судах [7]; использование морского оборудо-вания [14]; государственный портовый контроль [9]; осмотр судов и серти-фикационных компаний [3]; мониторинг движения судов [5]; безопасность на судах и портовых сооружениях [18] и пр.

Что касается нормативной базы ЕС непосредственно в области безо-пасности морских пассажирских судов, то данный правовой массив разраба-тывался на протя-жении 15 лет и, в конце концов, сложился в комплексную разветвленную систему. В свете указанного Комиссия ЕС решила провести проверку соответствия (fitness check) четырех директив, представляющих со-бой ключевое звено в системе стандартов и требований безопасности пасса-жирских судов, плавающих в водах ЕС [8], целям политики ЕС в указанном секторе. В результате проверки в октябре 2015 г. Комиссией был принят от-чет, устано-вивший, что несмотря на значительное повышение уров-ня безо-пасности человеческой жизни, все еще имеется пространство для совершен-ствования правовой базы ЕС, включая упразднение устаревших, неоднознач-ных, непропорциональных требований, а также усиление эф-

фективности по-исковых и спасательных операций. В 2016 г. Комиссия планирует предложить упрощенные правовые рамки обеспечения безопасности морских пассажирских судов [19].

Стоит отметить, что основной правовой инструмент ЕС в области обеспечения безопасности морских судов – это директива ЕС 2009/45 [8], которая охватывает пассажирские суда, изготовленные из стали или другого равноценного материала, и высокоскоростные суда, выполняющие внутренние рейсы. Данная директива основывается на международных универсальных нормах, а именно СОЛАС. Она также устанавливает требования получения доступа и необходимой информации для лиц с ограниченными возможностями передвижения или инвалидов.

Имплементация международно-правовых норм об охране человеческой жизни на море в национальном законодательстве Соединенных Штатов Америки.

Соединенные Штаты Америки являются крупной морской державой, которая омывается Северным Ледовитым, Атлантическим и Тихим океанами, а на ее территории протекает более 600 рек. Данный факт создал предпосылки для развития судоходства в государстве и реализации экономических, военных и транспортных целей. США имеет огромное количество морских и речных портов. Самый большой порт США – порт Лос-Анджелеса, который был открыт в декабре 1907 г. На сегодняшний день территория порта занимает более 3000 га и 69 км береговой линии, а перевозка грузов в 2014 году составляла 176,5 млн. тонн [33]. Ежедневно США осуществляет тысячи международных перевозок, которые регулируются как национальным законодательством, так и международными договорами.

США уделяют большое внимание обеспечению безопасности на море, принимая участие в международных соглашениях в данной сфере и приводя свое законодательство и национальную правоприменительную практику в соответствие с данными договорами. Примечательно, что американские суды нередко ссылаются на международные нормы в области обеспечения безопасности судоходства, подчеркивая важность их соблюдения. Так, напомним, что из п. 2 ст. 39 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. прямо вытекает, что суда должны соблюдать Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС), т.е. государство-участник Конвенции 1982 г. обязано требовать от своих судов исполнения МППСС независимо оттого, является ли оно само их участником. На международном уровне признано, что эти Правила уже в течение длительного времени являются обычной нормой международного права. В этом контексте стоит подчеркнуть, что Верховный суд США еще в 1885 г. указал, что правила предупреждения столкновения судов составляют часть общего международного права [29, с. 256].

В 1790 г. с целью наблюдения за выполнением феде-

рального законодательства, норм международного права и обеспечения безопасности плавания судов во внутренних водоемах страны и в водах открытого моря была создана береговая охрана США. Сейчас данная служба является уникальным инструментом морской безопасности, безопасности и охраны окружающей среды в США [32].

Для обозначенных выше целей Соединенные Штаты опубликовали инструкции по введению в действие положений Акта по безопасности морских перевозок США 2002 г. [15] и по приведению в соответствие внутренних правил с морскими стандартами безопасности СОЛАС и Международным Кодексом по охране судов и портовых сооружений (ISPS Code или МКОСПС). Эти правила находятся в разделе 33 свода федеральных нормативных актов, части 101–107. Часть 104 содержит правила безопасности судов, в том числе некоторые положения, которые применяются к иностранным судам в водах США.

Акт по безопасности морских перевозок США 2002 г. имплементировал МКОСПС. Его положения вступили в силу 1 июля 2004 г. Данный документ требует проведения оценки уязвимости судов и портовых сооружений, а также разработки планов безопасности, которые могут включать в себя досмотр багажа пассажирских и транспортных средств; организацию патрулей; создание зоны ограниченного доступа; процедуры идентификации персонала; меры контроля доступа; и / или установку оборудования для наблюдения. Закон создает последовательную программу безопасности для всех портов государства для выявления и предотвращения угрозы. Данный документ позволяет сосредоточить внимание на тех секторах морской отрасли, которые имеют более высокий риск нарушения транспортной безопасности, в том числе различных танкерах, баржах, крупных пассажирских судах, грузовых судах, буксировочных судах, морских платформах по добычи нефти и газа, а также портовых сооружениях, которые принимают определенные виды опасных грузов или обслуживают вышеперечисленные суда. Также с целью координации деятельности всех заинтересованных сторон, в том числе федеральных, муниципальных и государственных органов, промышленности и морского сообщества, создаются специальные комитеты во всех портах государства. Основной задачей таких комитетов является координация и контроль совместной работы с целью обеспечения безопасности, предотвращения и реагирования на террористические угрозы.

Реализация международно-правовых норм об охране человеческой жизни на море на Африканском континенте

Международная торговля имеет решающее значение для многих африканских стран, в чем 90% странах Африки импорт и экспорт осуществляется морским путем. Создание безопасной и надежной морской транспортной

системы является ключевой задачей для обеспечения эффективной торговли и устойчивого развития экономик данного континента.

На данном этапе африканские государства сталкиваются с рядом проблем в морской сфере, включая пиратство и вооруженный разбой против судов; незаконная торговля, кража сырой нефти; нерегулируемый рыбный промысел; наркоторговля и торговля людьми; захоронения токсичных отходов и сброса нефти и других загрязняющих веществ и прочие угрозы безопасности судоходства.

Африканские государства прилагают значительные усилия в целях реагирования на вышеуказанные вызовы на национальном уровне, в рамках региональных и субрегиональных организаций. Среди инициатив в данной области следует выделить морские стратегии, разработанные в Африканском Союзе от 31 января 2014 г. [1; 16], Экономическом сообществе государств Центральной Африки от 24 октября 2009 г., Экономическом сообществе западноафриканских государств 24 октября 2014 г., Комиссии стран Гвинейского залива 10 августа 2013 г., а также Кодекс поведения, касающийся пресечения пиратства, вооруженного разбоя против судов и незаконной морской деятельности в Западной и Центральной Африке, который был принят в июне 2013 г. главами 25 западных и центральных африканских государств.

Международная морская организация (ИМО) оказывает значительную поддержку африканским государ-

ствам в области обеспечения безопасности на море, включая защиту жизни [13]. Так, в 2006 г. ИМО и 25 государств Морской ассоциации Западной и Центральной Африки инициировали процесс подписания Меморандума о взаимопонимании, касающегося создания субрегиональной функциональной сети интегрированной береговой охраны. В задачи данной сети входит борьба с пиратством и вооруженным разбоем против судов; обеспечение безопасного энергоснабжения на море; борьба с незаконной миграцией; предотвращение незаконного оборота наркотиков, оружия и торговли людьми; эксплуатация поисково-спасательных служб; предотвращение загрязнения окружающей среды и защита морской среды. В рамках реализации указанного меморандума ИМО осуществляет мероприятия по наращиванию потенциала соответствующих африканских государств в указанных сферах, которые включают научно-практические семинары и тренинги по обеспечению безопасности на море. Стоит отметить, что многие государства, подписавшие обозначенный Кодекс поведения 2013 г. и Меморандум 2006 г., достигли значительных успехов на пути имплементации международных документов, принятых в рамках ИМО, в особенности СОЛАС и МАРПОЛ.

Таким образом, можно говорить о значительном влиянии международно-правовых стандартов по различным аспектам охраны человеческой жизни на море на формирование внутригосударственного правового регулирования и регулирования на региональном уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. 2050 African Integrated Maritime Strategy. URL: <http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Eng%29-0.pdf> (дата обращения: 25 мая 2016 г.).
2. Council Directive 1999/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services.
3. Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994; Regulation (EU) No 530/2012 of 13 June 2012.
4. Council Directive 98/41/EC of 18 June 1998 on the registration of persons sailing on board passenger ships operating to or from ports of the Member States of the Community.
5. Directive 2002/59/EC of 27 June 2002; Regulation (EU) No 100/2013 of 15 January 2013.
6. Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships.
7. Directive 2008/106/EC of 19 November 2008; Directive 2012/35/EU of 21 November 2012.
8. Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships (Recast).
9. Directive 95/21/EC of 19 June 1995.
10. Ex-post Evaluation of Regulation (EC) No 392/2009 on the liability of carriers of passengers by sea. 07 / 2015. URL: http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2015_move_048_evaluation_liability_of_passenger_carriers_by_sea.pdf (дата обращения 15 мая 2016 г.).
11. <http://ru.investinrussia.com/transp-industry>
12. http://www.morflot.ru/novosti/publikatsii_i_intervuy/f1058.html
13. IMO. Implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa. January 2014. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/IMO%20WCA%20strategy%20January%202014.pdf> (дата обращения 20 мая 2016 г.).
14. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on marine equipment and repealing Directive 96/98/EC // COM_COM(2012)0772(PAR01).
15. Public law 107-295-NOV. 25, 2002. URL: http://www.navcen.uscg.gov/pdf/publ107-295_mtsa_negops_penalties.pdf (дата обращения: 17.05.16).
16. Regional maritime strategies. International coordination centre (ICC) For the Implementation of Regional Strategy for Maritime Safety and Security in Central and West Africa. URL: <http://cicyaounde.org/maritime-strategies-africa/> (дата обращения 20 мая 2016 г.).
17. Regulation (EC) No 392/2009 on the liability of carriers of passengers by sea.

18. Regulation (EC) No 725/2004 of 31 March 2004.
19. Simplification of the EU passenger ship safety legislation. 12/2015. URL: http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_move_050_refit_simplification_of_passenger_ship_safety_legislation_en.pdf (дата обращения 15 мая 2016 г.).
20. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/passenger_ships_en.htm (дата обращения 15 мая 2016 г.).
21. Буянов С., Буянова Л. "Время возрождать флот" // Морские вести России №7 (2013).
22. Глава ООН призвал Европу укрепить потенциал поисково-спасательных операций в Средиземном море // Центр новостей ООН. 1 июня 2016 г. Режим доступа: <http://www.un.org/russian/news/story.asp?NewsID=26029#.V1CZ076LTu0> (дата обращения: 02.06.16).
23. Дейнего Ю.Г. Охрана человеческой жизни на море. СОЛАС-74. Краткий курс. – М.:Моркнига, 2010 – С. 12
24. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 мая 1999 г.– N 18. – ст. 2207
25. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 15.05.2016).
26. Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., измененная протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88), (пересмотренная в 2003 г.). – СПб.: ЦНИИМФ, 2003. – 320 с.
27. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) (текст, измененный Протоколом 1988 года к ней и с поправками). – СПб.: ЦНИИМФ, 2002. – 928 с.
28. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (SAR). [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1101 (дата обращения: 15.05.2016).
29. Международное морское право: учеб. пособие / С.А. Гуреев, И.В. Зенкин, Г.Г. Иванов; отв. ред. С.А. Гуреев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. – С. 256
30. Международное морское право: Учебник / Отв. ред. И.П. Блищенко. – М.: Издательство Университета дружбы народов, 1988. – С. 176.
31. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года 27 июля 2001 г. Пр-1387. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> (дата обращения 15 мая 2016 г.).
32. Официальный сайт Береговой охраны США. URL: <http://www.uscg.mil/top/about/> (дата обращения: 17.05.16)
33. Официальный сайт морского порта Лос-Анджелеса. URL: <https://www.portoflosangeles.org/maritime/tonnage.asp> (дата обращения: 17.05.16)
34. Официальный сайт Росморречфлота. Реализация положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС. URL: http://www.morflot.ru/transport-na-ya_bezопасnost/solas_74.html (дата обращения 15 мая 2016 г.).
35. Постановление правительства РФ от 8 октября 2012 № 1023 "О реализации положений главы IX приложения к между-народной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и международного кодекса по управлению безопас-ной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения" // Собрание законодательства РФ. – 15.10.2012. – N 42. – ст. 5714
36. Приказ Минтранса РФ от 26 ноября 2007 г. N 169 "Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организа-ции и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поис-ке и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций"
37. Применение кодекса ОСПС в Российской Федерации [Электронный источник]. – URL: <http://transbez.com/info/sail/codex-osps.html> (дата обращения 15 мая 2016 г.).
38. Распоряжения от 08.12.2003 № ВР-177-р "О подготовке специалистов по охране судов и портовых средств" (отменено Приказом Минтранса России от 14.12.2004 № 44 "Об отмене актов Министерства транспорта Российской Федерации").
39. Распоряжения от 17.02.2003 № ВР-31-р "О неотложных мерах по обеспечению защиты морского судоходства от неза-конных актов, направленных против безопасности мореплавания";
40. Распоряжения от 25.02.2004 № ВР-29-р "О временном порядке внедрения требований Главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств" (отменено Приказом Минтранса России от 14.12.2004 № 44 "Об отмене актов Министерства транспорта Россий-ской Федерации");
41. Российский статистический ежегодник. 2015: Стат.сб./Росстат. – Р76 М., 2015. – 728 с.
42. Федеральный закон от 01.07.2010 N 141-ФЗ "О внесении изменения в статью 337 Кодекса торгового мореплавания Рос-сийской Федерации"
43. Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 186-ФЗ.