

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.312(88) (принята 2 декабря 2010 года)

ПЕРЕСМОТРЕННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ДОСТУПА БЕЗБИЛЕТНЫХ ПАССАЖИРОВ И ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСПЕШНОГО РАЗРЕШЕНИЯ ДЕЛ, СВЯЗАННЫХ С БЕЗБИЛЕТНЫМИ ПАССАЖИРАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 б) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

РАССМОТРЕВ общую цель Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (Конвенция ФАЛ) и в частности ее статью III,

ССЫЛАЯСЬ на положения резолюции A.1027(26) о применении и пересмотре Руководства по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами (резолюция A.871(20)),

НАПОМИНАЯ ТАКЖЕ, что Международная конвенция, относящаяся к безбилетным пассажирам, 1957 года, посредством которой была предпринята попытка установить международно приемлемый режим обращения с безбилетными пассажирами, еще не вступила в силу,

НАПОМИНАЯ ДАЛЕЕ, что в соответствии со статьей VII 2)а) Конвенции ФАЛ Комитет по упрощению формальностей на своей двадцать девятой сессии принял резолюцией FAL.7(29) Поправки к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками, которые вводят в Приложение к Конвенции ФАЛ новый раздел 4 о безбилетных пассажирах, предписывающий стандарты и рекомендуемые практики по вопросам, относящимся к безбилетными пассажирами (положения Конвенции ФАЛ о безбилетных пассажирах), которые вступили в силу 1 мая 2003 года,

ССЫЛАЯСЬ, КРОМЕ ТОГО, на то, что для целей настоящей резолюции безбилетный пассажир определяется как лицо, которое прячется на судне или среди груза, впоследствии погруженного на судно, без согласия собственника или капитана судна либо любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне после его выхода из порта или среди груза во время выгрузки в порту прибытия, и о котором капитан сообщает соответствующим властям как о безбилетном пассажире,

ОТМЕЧАЯ с озабоченностью количество инцидентов с безбилетными пассажирами, возможные последствия, связанные с нарушением морского транспорта, воздействие, которое такие инциденты могут иметь на безопасную и охраняемую эксплуатацию судов и существенные риски, стоящие перед безбилетными пассажирами, включая гибель,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что Ассамблея на своей двадцатой очередной сессии приняла резолюцией A.871(20) Руководство по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами (Руководство),

НАПОМИНАЯ, что резолюция A.1027(26) выразила убежденность в необходимости привести Руководство в соответствие, насколько это возможно и целесообразно, с

положениями Конвенции ФАЛ о безбилетных пассажирах и пересмотреть их таким образом, чтобы принять во внимание усилия, предпринимаемые для предотвращения перевозки безбилетных пассажиров, а также предоставить руководство и рекомендации, учитывая положения Конвенции ФАЛ о безбилетных пассажирах, относительно мер, которые могут быть осуществлены судами для предотвращения случаев, связанных с безбилетными пассажирами,

ПРИЗНАВАЯ, что пересмотр Руководства следует проводить таким образом, чтобы оно не дублировало существующих положений Специальных мер по усилению охраны на море, содержащихся в главе XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками и в Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), но усиливало и дополняло их в контексте предотвращения случаев, связанных с безбилетными пассажирами,

НАПОМИНАЯ, что одним из функциональных требований Кодекса ОСПС является предотвращение любого вида неуполномоченного доступа на суда, портовые средства и в их ограниченные районы и что в оценках охраны судна и в оценках охраны портового средства должны учитываться все возможные угрозы, включая присутствие безбилетных пассажиров,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что некоторые безбилетные пассажиры могут быть лицами, ищущими убежища, и беженцами и что этот факт должен давать им право на соответствующие процедуры, предусмотренные международными документами и национальным законодательством,

СОЗНАВАЯ, что капитаны судов и судоходные компании, собственники и операторы судов продолжают сталкиваться со значительными трудностями, когда безбилетные пассажиры должны быть высажены с судов на попечение соответствующих властей,

СОГЛАШАЯСЬ, что наличие настоящего руководства никоим образом не следует рассматривать как оправдание или поощрение практики провоза безбилетных пассажиров и иных видов незаконной миграции и что оно не должно подрывать усилия, направленные на борьбу с отдельными проблемами незаконного ввоза иностранцев или инцидентами, связанными с торговлей людьми,

ОТМЕЧАЯ, что несколько государств-членов, которые являются также Договаривающимися правительствами Конвенции ФАЛ:

- a) уведомили Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII(1) Конвенции ФАЛ (в отношении стандартов, указанных в разделе 4 Приложения к Конвенции ФАЛ) либо о том, что они считают невозможным соблюдать вышеупомянутые стандарты, либо о расхождениях между их собственными практиками и этими стандартами; или
- b) еще не уведомили Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII(3) Конвенции ФАЛ о том, что они привели свои формальности, требования к документации и процедуры в соответствие, насколько это практически возможно, с рекомендуемыми практиками, указанными в разделе 4 Приложение к Конвенции ФАЛ,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что в результате одновременного наличия Руководства и положений Конвенции ФАЛ о безбилетных пассажирах возникли вопросы в отношении процедур, которым необходимо следовать при работе с безбилетными пассажирами государствам-членам, являющимися также Договаривающимися правительствами Конвенции ФАЛ, в частности, указанными выше,

ПОЛАГАЯ, что в настоящее время дела, связанные с безбилетными пассажирами, наилучшим образом могут быть разрешены посредством тесного сотрудничества между всеми заинтересованными властями и лицами,

ПОЛАГАЯ ДАЛЕЕ, что в нормальных обстоятельствах посредством такого сотрудничества безбилетных пассажиров следует как можно быстрее высаживать с соответствующего судна и возвращать в страну их гражданства, или в порт посадки на судно, или в любую другую страну, которая их примет,

ПРИЗНАВАЯ, что всем причастным сторонам следует гуманно решать случаи, связанные с безбилетными пассажирами, должным образом учитывая эксплуатационную безопасность судна и его экипажа,

НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЯ национальные власти, портовые власти, собственников и капитанов судов принимать все разумные меры предосторожности для предотвращения доступа безбилетных пассажиров на суда,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию А.1027(26), принятую Ассамблеей на ее двадцать седьмой очередной сессии, которой Ассамблея, среди прочего, уполномочила Комитет по упрощению формальностей и Комитет по безопасности на море совместно принять необходимые поправки к Руководству и распространить их с помощью соответствующих средств,

РАССМОТРЕВ работу, проделанную Комитетом по упрощению формальностей на его тридцать шестой сессии,

ОТМЕЧАЯ, что ожидается, что Комитет по упрощению формальностей на своей тридцать седьмой сессии примет резолюцию о Пересмотренном руководстве по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, в которой он примет идентичные поправки к Руководству,

1. ОДОБРЯЕТ Пересмотренное руководство по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, изложенное в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что положения настоящей резолюции должны в соответствии с резолюцией А.1027(26) рассматриваться как относящиеся только:

- a) к государствам-членам, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции ФАЛ; и
- b) к государствам-членам, которые являются Договаривающимися правительствами Конвенции ФАЛ и которые:
 - i) уведомили Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII 1) Конвенции ФАЛ (в отношении стандартов, указанных в разделе 4 Приложения к Конвенции ФАЛ) либо о том, что они считают невозможным соблюдать вышеупомянутые стандарты, либо о расхождениях между их собственными практиками и этими стандартами; или

ii) еще не уведомили Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII 3) Конвенции ФАЛ о том, что они привели свои формальности, требования к документации и процедуры в соответствие, насколько это практически возможно, с рекомендуемыми практиками, указанными в разделе 4 Приложения к Конвенции ФАЛ;

3. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства осуществлять в их национальной политике и практике процедуры с поправками, рекомендованные в прилагаемом Руководстве, с 1 октября 2011 года;

4. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ТАКЖЕ правительства решать дела, связанные с безбилетными пассажирами, в духе сотрудничества с другими заинтересованными сторонами на основе распределения обязанностей, изложенного в прилагаемом Руководстве;

5. ПРЕДЛАГАЕТ судоходным компаниям, собственникам и операторам судов и всем другим заинтересованным сторонам принять на себя соответствующие обязанности, изложенные в прилагаемом Руководстве, и дать указание капитанам и экипажам своих судов относительно их соответствующих обязанностей в случаях, связанных с безбилетными пассажирами;

6. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам разработать в сотрудничестве с отраслью всеобъемлющие стратегии для улучшения контроля доступа и пресечения попыток безбилетных пассажиров получить доступ на суда;

7. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что Комитет по безопасности на море должен продолжать контроль за эффективностью прилагаемого Руководства на основе информации, предоставляемой правительствами и отраслью, держать его в поле зрения и предпринимать дальнейшие действия;

8. ПРОСИТ ТАКЖЕ Ассамблею утвердить действия, предпринятые Комитетом по безопасности на море и Комитетом по упрощению формальностей.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПЕРЕСМОТРЕННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ДОСТУПА БЕЗБИЛЕТНЫХ ПАССАЖИРОВ И ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСПЕШНОГО РАЗРЕШЕНИЯ ДЕЛ, СВЯЗАННЫХ С БЕЗБИЛЕТНЫМИ ПАССАЖИРАМИ

1 Введение

1.1 Капитаны, собственники судов, государственные власти, портовые власти и другие заинтересованные стороны, включая службы, обеспечивающие охрану на берегу, все обязаны сотрудничать в наибольшей возможной степени, чтобы:

- .1 предотвращать случаи, связанные с безбилетными пассажирами; и
- .2 оперативно разрешать случаи, связанные с безбилетными пассажирами, и гарантировать скорейшее возвращение или депатриацию безбилетного пассажира. Должны быть приняты все соответствующие меры, с тем чтобы избежать ситуаций, когда безбилетные пассажиры должны оставаться на судне в течение неопределенного времени.

1.2 Однако какими бы эффективными ни были меры по охране порта и судна, признается, что происходят случаи, когда безбилетные пассажиры получают доступ на суда, либо спрятавшись среди груза, либо скрытно перейдя на борт.

1.3 Решение дел, связанных с безбилетными пассажирами, затруднительно из-за различий в национальных законодательствах каждого из нескольких потенциально причастных государств: государство посадки, государство высадки, государство флага судна, государство предполагаемого, заявленного или фактического гражданства или права проживания безбилетного пассажира, а также государства транзита во время депатриации.

2 Определения

Для целей настоящего Руководства:

- .1 *Потенциальный безбилетный пассажир.* Лицо, которое прячется на судне или среди груза, впоследствии погружаемого на судно, без согласия собственника или капитана судна либо любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне до его отхода из порта.
- .2 *Порт.* Любой порт, терминал, прибрежный терминал, судоверфь и судоремонтный завод или рейд, которые обычно используются для загрузки, разгрузки, ремонта или якорной стоянки судов, или любое другое место, в которое может зайти судно.
- .3 *Государственные власти.* Органы или должностные лица государства, ответственные за применение и обеспечение выполнения законов и правил этого государства, относящихся к любым аспектам настоящего Руководства.

- .4 *Меры охраны.* Меры, разработанные и осуществляемые в соответствии с международными соглашениями об усилении охраны на судах, в портовых районах, средствах, а также охраны грузов, перемещающихся в международной цепочке поставок, с целью обнаружения и предотвращения незаконных актов¹.
- .5 *Судовладелец.* Лицо, являющееся собственником или оператором судна, независимо от того, является ли оно частным лицом, корпорацией или другим юридическим лицом, и любое лицо, действующее от имени собственника или оператора судна.
- .6 *Безбилетный пассажир.* Лицо, которое прячется на судне или среди груза, впоследствии погруженного на судно, без согласия собственника или капитана судна либо любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне после его выхода из порта или среди груза во время его выгрузки в порту прибытия, и о котором капитан сообщает соответствующим властям как о безбилетном пассажире.

3 Основные принципы

На основании имеющегося опыта применение следующих основных принципов было полезным в предотвращении инцидентов, связанных с безбилетными пассажирами, и помогало скорому разрешению дел, связанных с безбилетными пассажирами:

- .1 Инциденты, связанные с безбилетными пассажирами, должны решаться в соответствии с гуманитарными принципами. Должны всегда надлежащим образом учитываться эксплуатационные безопасность и охрана судна, а также безопасность и благополучие безбилетного пассажира.
- .2 Государственные власти, портовые власти, собственники судов и капитаны должны сотрудничать в максимальной возможной степени для предотвращения инцидентов, связанных с безбилетными пассажирами.
- .3 Собственники судов, капитаны, портовые власти и государственные власти должны принимать надлежащие меры охраны, которые, насколько это практически возможно, будут предотвращать попытки безбилетных пассажиров попасть на судно или, если это не будет предотвращено, будут обеспечивать их обнаружение до того, как судно покинет порт или, самое позднее, до его прихода в следующий порт захода.
- .4 Надлежащие, частые и своевременные досмотры сводят к минимуму риск необходимости заниматься делом, связанным с безбилетным пассажиром, а также могут спасти жизнь безбилетного пассажира, который, например, может прятаться в месте, которое будет впоследствии герметично закрыто и/или подвергнуто химической обработке.

¹

Ссылка делается на главу XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (Конвенция СОЛАС 1974 года) и на Международный кодекс по охране судов и портовых средств с поправками (Кодекс ОСПС), а также на Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года (Конвенция БНА 1988 года) и на Протокол 2005 года к ней (Протокол БНА 2005 года).

- .5 Государственные власти, портовые власти, собственники судов и капитаны должны сотрудничать в максимальной возможной степени, чтобы оперативно разрешать дела, связанные с безбилетными пассажирами, и гарантировать скорейшее возвращение или депортацию безбилетного пассажира. Должны быть приняты все надлежащие меры для избежания ситуаций, когда безбилетный пассажир должен находиться на судне неопределенное время.
- .6 Безбилетные пассажиры, прибывающие или въезжающие в государство без требуемых документов, являются, в общем, нелегальными лицами. Принятие решений о действиях в таких ситуациях является прерогативой государств, в которые прибывают или въезжают такие лица.
- .7 С безбилетными пассажирами – лицами, ищущими убежища, необходимо обращаться в соответствии с международными принципами защиты, как они изложены в международных документах, таких как положения Конвенции Организации Объединенных Наций о статусе беженцев от 28 июля 1951 года и Протокола Организации Объединенных Наций о статусе беженцев от 31 января 1967 года, и в соответствующем национальном законодательстве².
- .8 Должны быть приложены все усилия для избежания ситуаций, когда безбилетного пассажира приходится задерживать на судне на неопределенное время. В этом отношении государства должны сотрудничать с собственником судна в принятии мер по высадке безбилетного пассажира в соответствующем государстве.
- .9 Государства должны принимать возвращение безбилетных пассажиров, имеющих полный статус гражданства в этом государстве или право проживания в этом государстве.
- .10 Если невозможно установить гражданство или право проживания, до вынесения окончательного постановления о таком случае соглашаться с возвращением такого безбилетного пассажира для его опроса должно государство первоначального порта посадки безбилетного пассажира.

4 Предупредительные меры

4.1 Портовые власти/власти терминалов

4.1.1 Государства, собственники и операторы портов и терминалов, а также портовые власти и власти терминалов должны обеспечить создание во всех их портах необходимой инфраструктуры и принятие оперативных мер и мер безопасности с целью не допустить, чтобы лица, пытающиеся тайком проникнуть на борт судов, получили доступ к портовым установкам и судам; при разработке этих мер принимаются во внимание размеры порта, а также тип груза, который отгружается в этом порту. Вышеуказанное должно осуществляться в тесном сотрудничестве с соответствующими государственными властями, судовладельцами и береговыми организациями с целью предотвратить случаи, связанные с безбилетными пассажирами, в каждом отдельном порту.

² Кроме того, государственные власти могут рассмотреть не имеющее обязательной силы заключение Исполнительного комитета УВКБ ООН о безбилетных пассажирах – лицах, ищущих убежища (1988, № 53 (XXXIX)).

4.1.2 Оперативные меры и/или планы безопасности должны, среди прочего, охватывать следующие вопросы, в зависимости от случая:

- .1 регулярное патрулирование портовых районов;
- .2 создание специальных хранилищ для груза с учетом высокого риска доступа безбилетных пассажиров, а также постоянное наблюдение за лицами и грузом, попадающими в эти районы;
- .3 проверка складов и районов хранения груза;
- .4 осмотр самого груза, если имеются явные признаки присутствия безбилетного пассажира;
- .5 сотрудничество между государственными властями, судовладельцами, капитанами и соответствующими береговыми организациями в разработке оперативных мер;
- .6 сотрудничество между портовыми властями и другими соответствующими властями (например полицией, таможенной службой, иммиграционной службой) с целью предотвратить контрабандный провоз людей;
- .7 разработка и осуществление соглашений со стивидорами и другими береговыми организациями, действующими в портах, с целью обеспечить, чтобы в работах по размещению/выгрузке груза или загрузке/разгрузке судов или в выполнении других функций, связанных с пребыванием судна в порту, участвовал только персонал, уполномоченный этими организациями;
- .8 разработка и осуществление соглашений со стивидорами и другими береговыми организациями с целью обеспечить, чтобы их персонал, имеющий доступ на судно, можно было легко узнать и чтобы предоставлялся пофамильный список лиц, которым может потребоваться подняться на судно при исполнении своих обязанностей; и
- .9 поощрение стивидоров и других лиц, работающих в портовом районе, сообщать государственным и портовым властям о присутствии любых лиц, которые явно не имеют разрешения находиться в портовом районе.

4.2 Собственник/капитан судна

4.2.1 Собственники и капитаны судов должны обеспечить, чтобы были приняты надлежащие меры безопасности, которые, насколько это практически возможно, будут препятствовать попыткам безбилетных пассажиров попасть на судно, и в том случае, если воспрепятствовать этому не удалось, позволяют, насколько это практически возможно, обнаружить их до того, как судно выйдет из порта, или, самое позднее, до прибытия судна в следующий порт захода.

4.2.2 При заходе в порты и во время стоянки в портах, в которых существует опасность посадки безбилетных пассажиров, меры безопасности должны по меньшей мере включать следующие предупредительные меры:

- .1 все двери, люки и средства доступа в трюмы или кладовые, которые не используются во время стоянки судна в порту, должны быть заперты;

- .2 количество мест доступа на судно должно быть минимальным, и они должны надлежащим образом охраняться;
- .3 районы судна со стороны моря должны надлежащим образом охраняться;
- .4 должна нестись надлежащая палубная вахта;
- .5 члены экипажа судна или, с согласия капитана судна, другие лица должны, по возможности, регистрировать людей, прибывающих на судно или сходящих с него;
- .6 должны обеспечиваться надлежащие средства связи; и
- .7 ночью должно поддерживаться надлежащее освещение на судне и вдоль корпуса судна.

4.2.3 При выходе из порта, в котором существует опасность посадки безбилетных пассажиров, судно должно пройти тщательный досмотр в соответствии со специальным планом или расписанием, и в первую очередь должны проверяться места, где могут скрываться безбилетные пассажиры. Методы досмотра, в результате которых могут пострадать спрятавшиеся безбилетные пассажиры, не должны использоваться.

4.2.4 Фумигация или герметизация не должны проводиться, пока не будет проведен тщательный осмотр районов, подлежащих фумигации или герметизации, с целью убедиться, что в этих районах нет безбилетных пассажиров.

5 **Обязанности в отношении разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами**

5.1 **Опрос, проводимый капитаном, и направляемое им уведомление**

При выявлении безбилетных пассажиров на борту судна капитан этого судна обязан:

- .1 прилагать все усилия для немедленного определения порта посадки безбилетного пассажира;
- .2 прилагать все усилия для установления личности безбилетного пассажира, включая его гражданство и право проживания;
- .3 составлять акт, содержащий все имеющие отношение к безбилетному пассажиру данные, для представления соответствующим властям (например государственным властям в порту посадки, государству флага и в любых последующих портах захода, если это применимо) и судовладельцу. В этом отношении должна применяться и заполняться, насколько это практически возможно, форма акта, приведенная в добавлении;
- .4 уведомлять о наличии безбилетного пассажира и о любой соответствующей информации собственника судна и соответствующие власти в порту посадки, следующем порту захода, а также государство флага, при том понимании, что когда безбилетный пассажир объявляется беженцем, эта информация должна считаться конфиденциальной в такой степени, в какой это необходимо для обеспечения личной безопасности безбилетного пассажира;

- .5 не отклоняться от своего запланированного рейса для высадки безбилетного пассажира, обнаруженного на судне после того, как оно покинуло территориальные воды государства, в котором безбилетные пассажиры совершили посадку, кроме случаев, когда государственные власти государства, для захода в порт которого судно отклоняется от маршрута, разрешили высадку безбилетного пассажира, или депатриация была организована в иное место, при этом имеется достаточная документация и разрешение на высадку, или имеются соображения безопасности, личной безопасности, здоровья или личные обстоятельства, оправдывающие высадку;
- .6 обеспечивать представление безбилетного пассажира соответствующим властям в следующем порту захода в соответствии с их требованиями;
- .7 принимать надлежащие меры по обеспечению защиты, общего состояния здоровья, благополучия и безопасности безбилетного пассажира до его высадки, включая обеспечение достаточным питанием, жилым помещением, надлежащим медицинским уходом и санитарными помещениями;
- .8 обеспечить, чтобы безбилетные пассажиры не были вынуждены работать на судне, за исключением чрезвычайных ситуаций или когда это связано с проживанием безбилетного пассажира на судне; и
- .9 обеспечить гуманное обращение с безбилетными пассажирами в соответствии с основными принципами.

5.2 Собственник судна

В обязанности собственника судна, на котором обнаружены безбилетные пассажиры, входит:

- .1 обеспечивать, чтобы соответствующие власти в порту посадки, следующем порту захода и государстве флага были уведомлены о наличии безбилетного пассажира и получили всю соответствующую информацию о нем;
- .2 выполнять любые указания компетентных национальных властей в порту высадки относительно перемещения безбилетного пассажира; и
- .3 покрывать любые соответствующие расходы, относящиеся к перемещению, задержанию, высадке безбилетного пассажира и уходу за ним в соответствии с законодательством государств, которые могут участвовать в этом случае.

5.3 Государство первого порта захода согласно плану рейса

В обязанности государства первого порта захода согласно плану рейса после обнаружения безбилетного пассажира входит следующее:

- .1 принимать безбилетного пассажира для опроса в соответствии с национальными законами этого государства и, если компетентные национальные власти считают, что это упростит решение вопросов, разрешать собственнику судна и компетентному или назначенному корреспонденту клуба «Пи энд Ай» доступ к безбилетному пассажиру;

- .2 благоприятно рассматривать вопрос о разрешении высадки незаконного пассажира и предоставять ему, при необходимости и в соответствии с национальным законодательством, надежное жилье, что может быть сделано за счет собственника судна, если:
- .1 ко времени отхода судна дело не разрешено, или
 - .2 безбилетный пассажир имеет на руках действительные документы для возвращения и государственные власти убеждены в том, что своевременные меры для депатриации были или будут приняты и все требования для транзитного проезда соблюдены, или
 - .3 имеются другие факторы, вследствие которых практически невозможно вывезти безбилетного пассажира на судне, на котором он прибыл, такие факторы могут включать, не ограничиваясь этим, случаи, когда присутствие на судне безбилетного пассажира ставит под угрозу безопасную эксплуатацию и охрану судна, здоровье экипажа или безбилетного пассажира;
 - .4 прилагать все усилия к сотрудничеству в установлении личности безбилетного пассажира и установлении его/ее гражданства или права проживания;
 - .5 прилагать все усилия к сотрудничеству в установлении действительности и подлинности документов безбилетного пассажира и, если у безбилетного пассажира не имеется надлежащих документов, то, насколько это практически возможно и в степени, совместимой с национальным законодательством и требованиями охраны, подготовить сопроводительное письмо с фотографией безбилетного пассажира и любой другой важной информацией. Это письмо, в котором содержатся полномочия по возвращению безбилетного пассажира либо в его/ее государство происхождения, либо в точку, откуда безбилетный пассажир начал свою поездку, в зависимости от случая, любыми видами транспорта и в котором указываются любые другие условия, налагаемые властями, должно быть передано оператору, осуществляющему перемещение безбилетного пассажира. В это письмо должна быть включена информация, требуемая властями в пунктах транзита и/или в пункте высадки;
 - .6 давать указания о перемещении безбилетного пассажира в порт посадки, государство гражданства или права проживания или в какое-либо другое государство, которому могут быть даны законные указания, в сотрудничестве с собственником судна;
 - .7 информировать собственника, на судне которого был обнаружен безбилетный пассажир, насколько это практически возможно, об уровне затрат на задержание и перемещение безбилетного пассажира, если собственник судна должен покрыть эти расходы. Кроме того, государственные власти должны свести такие расходы к минимуму, насколько это практически возможно и в соответствии с национальным законодательством, если эти расходы покрываются собственником

судна, а также свести к минимуму период, в течение которого государственные власти считают собственников судов ответственными за издержки на содержание безбилетного пассажира;

- .7 рассматривать возможность смягчения санкций, которые иначе могли бы применяться, в случаях когда собственники судов сотрудничали с органами контроля, к их удовлетворению, в принятии мер, направленных на предотвращение перевозки безбилетных пассажиров, или когда капитан должным образом объявил о присутствии безбилетного пассажира соответствующим властям в порту прибытия и доказал, что все разумные предупредительные меры были приняты для предотвращения доступа безбилетных пассажиров на судно;
- .8 в случае если безбилетный пассажир не имеет удостоверяющих его личность и/или проездных документов, выдавать, если это необходимо, документ, в котором указываются обстоятельства посадки и прибытия, с тем чтобы безбилетного пассажира можно было возвратить любым видом транспорта в государство его/ее происхождения, в государство порта посадки или в любое другое государство, которому могут быть даны законные указания;
- .9 передавать вышеупомянутый документ перевозчику, осуществляющему перемещение безбилетного пассажира;
- .10 должностным образом учитывать интересы собственника судна, а также последствия для него, давая распоряжения о задержании и указания о перемещении, в той мере, в какой это совместимо с осуществлением контроля, их обязанностями или обязательствами по отношению к безбилетному пассажиру в соответствии с законодательством, а также расходами из государственных средств;
- .11 сообщать об инцидентах, связанных с безбилетными пассажирами, в Организацию³;
- .12 сотрудничать с государством флага судна при установлении личности безбилетного пассажира и гражданства и права проживания, с тем чтобы оказать помощь в перемещении безбилетного пассажира с судна и дать распоряжения по перемещению или депатриации; и
- .13 если в высадке отказано, уведомить государство флага судна о причинах, по которым было отказано в высадке.

5.4 Последующие порты захода

Если высадка безбилетного пассажира была невозможна в первом порту захода, обязанностью государства следующего порта захода является следование рекомендациям, предусмотренным в пункте 5.3.

³ См. циркуляр FAL.2/Circ.50/Rev.2 on Reports on Stowaway Incidents (о сообщениях о случаях, связанных с безбилетными пассажирами) с поправками, которые могут быть внесены.

5.5 Государство посадки

Обязанностью государства первоначального порта посадки безбилетного пассажира (т.е. государства, где безбилетный пассажир впервые совершил посадку на судно) является следующее:

- .1 принимать любого возвращенного безбилетного пассажира, имеющего гражданство или право проживания;
- .2 принимать безбилетного пассажира для опроса, если порт посадки установлен к удовлетворению государственных властей принимающего государства; государственные власти государства посадки не должны возвращать таких безбилетных пассажиров в государство, во въезде в которое им ранее было отказано;
- .3 арестовывать и задерживать потенциального безбилетного пассажира, когда это допускается национальным законодательством, если потенциальный безбилетный пассажир обнаружен до выхода в море на судне или среди груза, подлежащего погрузке; передавать потенциального безбилетного пассажира местным властям для судебного преследования и/или, где это применимо, иммиграционным властям для его опроса и возможного перемещения; никакие расходы, связанные с задержанием или перемещением, с собственника судна не взимаются, и на него не налагаются никакие наказания;
- .4 арестовывать и задерживать безбилетного пассажира, когда это допускается национальным законодательством, если безбилетный пассажир обнаружен, пока судно все еще находится в территориальных водах государства порта его/ее посадки или в другом порту того же государства (и в течение этого времени оно не заходило в порт другого государства); никакие расходы, связанные с задержанием или перемещением, с собственника судна не взимаются, и на него не налагаются никакие наказания;
- .5 сообщать об инцидентах, связанных с безбилетными пассажирами или с потенциальными безбилетными пассажирами, в Организацию⁴; и
- .6 провести повторную оценку имеющихся предупредительных мер и проверить осуществление и эффективность любых корректирующих действий.

5.6 Государство, гражданином которого является безбилетный пассажир или в котором он имеет право проживания

В обязанности предполагаемого или заявленного государства гражданства безбилетного пассажира и/или предполагаемого или заявленного государства проживания безбилетного пассажира входит следующее:

- .1 прилагать все усилия для оказания содействия в установлении личности и определении гражданства или права проживания безбилетного пассажира и оформлять соответствующие документы в отношении

⁴ См. циркуляр FAL.2/Circ.50/Rev.2 on Reports on Stowaway Incidents (о сообщениях о случаях, связанных с безбилетными пассажирами) с поправками, которые могут быть внесены.

безбилетного пассажира, как только будет установлено, что он или она имеет гражданство или право проживания, о котором заявляет;

- .2 принимать безбилетного пассажира, если установлено гражданство или право проживания; и
- .3 сообщать об инцидентах, связанных с безбилетными пассажирами, в Организацию⁵.

5.7 Государство флага

В обязанности государства флага судна входит следующее:

- .1 быть готовым, если это практически возможно, оказать содействие капитану/собственнику судна или соответствующим властям в порту высадки в установлении личности безбилетного пассажира и определении его/её гражданства или права проживания;
- .2 быть готовым обратиться к соответствующим властям за помощью в снятии безбилетного пассажира с судна при первой удобной возможности;
- .3 быть готовым оказать содействие капитану/собственнику судна или властям в порту высадки в принятии мер по перемещению или репатриации безбилетного пассажира; и
- .4 сообщать об инцидентах, связанных с безбилетными пассажирами, в Организацию⁵.

5.8 Государства транзита во время репатриации

В обязанности любых государств транзита во время репатриации входит разрешение, при условии соблюдения обычных визовых требований и соображений национальной безопасности, транзита через их порты и аэропорты безбилетных пассажиров, совершающих проезд согласно распоряжениям или указаниям государства порта высадки относительно перемещения.

⁵ См. циркуляр FAL.2/Circ.50/Rev.2 on Reports on Stowaway Incidents (о сообщениях о случаях, связанных с безбилетными пассажирами) с поправками, которые могут быть внесены.

ДОБАВЛЕНИЕ

ФОРМА СВЕДЕНИЙ О БЕЗБИЛЕТНОМ ПАССАЖИРЕ, УПОМЯНУТЫХ В
РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ 4.6.2 КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА
С ПОПРАВКАМИ

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ	
<i>Название судна:</i>	<i>Дата рождения:</i>
<i>Номер ИМО:</i>	<i>Место рождения:</i>
<i>Флаг:</i>	<i>Заявляемое гражданство:</i>
<i>Компания:</i>	<i>Домашний адрес:</i>
<i>Адрес компании:</i>	<i>Страна проживания:</i>
 <i>Агент в следующем порту:</i>	<i>Тип документа, удостоверяющего личность, например паспорт №:</i>
<i>Адрес агента:</i>	<i>Удостоверение личности № или Книжка моряка №:</i>
<i>IRCS (международные радиопозывные):</i>	<i>Если имеется, то Когда выдан:</i>
<i>Номер ИНМАРСАТ:</i>	<i>Где выдан:</i>
<i>Порт регистрации:</i>	<i>Дата истечения срока действия:</i>
<i>Фамилия капитана:</i>	<i>Кем выдан:</i>
 СВЕДЕНИЯ О БЕЗБИЛЕТНОМ ПАССАЖИРЕ	
<i>Дата/время обнаружения на судне:</i>	<i>Фотография безбилетного пассажира:</i>
<i>Место посадки:</i>	 <i>Фотография, если имеется</i>
<i>Страна посадки:</i>	
<i>Дата/время посадки:</i>	
<i>Предполагаемый конечный пункт:</i>	
<i>Заявленные причины посадки на судно</i> [*] :	
<i>Фамилия:</i>	<i>Общий словесный портрет безбилетного пассажира:</i>
<i>Имя:</i>	
<i>Имя, под которым он известен:</i>	
<i>Пол:</i>	
<i>Первый язык:</i>	<i>Другие языки:</i>
<i>Говорит:</i>	<i>Говорит:</i>
<i>Читает:</i>	<i>Читает:</i>
<i>Пишет:</i>	<i>Пишет:</i>

*

Если безбилетный пассажир объявляет себя беженцем или лицом, ищущим убежища, эта информация считается конфиденциальной в такой степени, в какой это необходимо для обеспечения личной безопасности безбилетного пассажира.

Прочие сведения:

- 1) Способ посадки на судно с указанием других причастных лиц (например члены экипажа, портовые рабочие и т. д.), а также место, где прятался безбилетный пассажир на судне, – среди груза/в контейнере или в помещениях судна:

- 2) Опись вещей безбилетного пассажира:

- 3) Заявление, сделанное безбилетным пассажиром:

- 4) Заявление, сделанное капитаном (включая любые замечания о степени достоверности информации, предоставленной безбилетным пассажиром):

Дата(ы) опроса(ов):

Подпись безбилетного пассажира:

Подпись капитана:

Дата:

Дата:
