

УДК 340

DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-3(1)- 154-160

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ В РАЙОНЕ ВЕЛИКИХ ОЗЕР

Кириллова Т. К., Макухин А. А.

*Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения,
Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В статье указано, что основополагающим законодательным актом, регулирующим лоцманскую проводку в Великих озерах стал закон «Закон о лоцманской проводке на Великих озерах 1960 года» от 30 июня. Важнейшая роль в реализации данного закона отведена секретарю (министр торговли), так как судоходные воды Великих озер США разделяет с Канадой, как и лоцманскую проводку в них. Отсюда возникла необходимость урегулирования взаимоотношений двух стран в ходе возникающих правоотношений, тем более, что, как мы видим в содержании закона 1960 г., этот шаг США уже был сделан, да и развитие пути Святого Лаврентия происходило совместными усилиями этих двух держав.

Канадские правила лоцманской проводки в районе Великих озер, действующие сегодня, действительны до 2021-08-10 и последний раз изменялись 01.07.2011, а основной организацией в Канаде, занимающейся проводкой судов в данном регионе является Управление лоцманской проводки на Великих озерах, которое, как иные лоцманские органы, действует на основании Закон о лоцманской проводке 1985 г.

Ключевые слова: Великие озера, лоцманская проводка, США, Канада, лоцманы, регулирование, закон.

Великие озера в Северной Америке являются одним из важнейших транспортных ворот к промышленным центрам севера США и юга Канады. Их регионе расположен ряд крупных городов с многомиллионным населением, жизнь которого в значительной степени зависит от деятельности водного транспорта.

Длительное время упомянутые озера в основном представляли собой внутренние воды для США и Канады, а их связь с внешними торговыми путями была практически ничтожной.

С открытием морского пути Святого Лаврентия в 1959 г. [1], в первую очередь для компании США Ocean Ships открылась новая эпоха лоцманской проводки на Великих озерах. Пилоты Lake Superior были сформированы вскоре после открытия морского пути, а несколько лет спустя были сформированы пилоты Верхних Великих озер для обеспечения лоцманских услуг в верховьях Великих озер.

Компания Upper Great Lakes Pilots была распущена в 1992 г., и вместо нее была создана компания Western Great Lakes Pilots. С тех пор Ассоциация пилотов Западных Великих озер предоставляет лоцманские услуги на озерах Гурон, штат Мичиган и Верхнее, а также на реке Святой Марии. Ее офис находится в Бримли, штат Мичиган, где работают 4 диспетчера, бизнес-менеджер и помощник бухгалтера и администратора [2].

Сегодня ассоциация лоцманов Западных Великих озер обеспечивает лоцманскую проводку в районе, известном как Район 3, который состоит из трех крупнейших из пяти Великих озер, а именно из Верхних озер, Мичиган и Гурон, а также реки Святой Марии и замков Су. Она пилотирует суда почти в 60 различных портов. В

настоящее время лоцманские обязанности делятся между 17 американскими и 4 канадскими пилотами. Поскольку Великие озера граничат с 8 штатами и Провансом Онтарио, американские лоцманы находятся под федеральным контролем Береговой охраны США.

Однако, с открытием этого пути возникла необходимость урегулирования необходимых правоотношений по его использованию. Соответствующий акт, для обеспечения определенных требований к лоцманской проводке при судоходстве в водах США Великих озер и для других целей, был принят 30 июня 1960 г. «Закон о лоцманской проводке на Великих озерах 1960 года».

Данным документов, в первую очередь установлены термины, которые в нем используются:

а) «Великие озера» означает озера Верхнее, Мичиган, Гурон, Эри, и Онтарио, их соединяющие воды и притоки, река Сент-Лоу-Ренс на востоке до Сент-Реджиса и прилегающие портовые районы;

б) «Секретарь» означает министра торговли;

с) «зарегистрированный в США лоцман» означает лицо, не входящее в регулярный экипаж судна, который имеет неограниченное в действии удостоверение, разрешающего судоходство по Великим озерам, имеет необходимые знания для проводки судов по маршрутам, указанным в нем; с учетом требований береговой охраны и т.д.

д) «зарегистрированный в Канаде лоцман» означает лицо, не являющееся членом регулярного экипажа судна, которое имеет сертификат капитана или эквивалентную лицензию, разрешающую плавание на Большом Озере и лоцманскую проводку по указанным в них маршрутам, выданным соответствующим агентством Канады и зарегистрированным назначенным для того агентством Канады по существу на той же основе, что и регистрация секретарем в США в соответствии с положениями раздела 4 этого закона;

е) «Другое должностное лицо» означает капитана или любого другого члена регулярного экипажа соответствующего судна, квалифицированное для плавания в водах Великих озер, описанных в разделе 3(б) этого закона, либо лицензированное главой департамента Береговой охраны, в соответствии с правилами, изданными им, либо сертифицирован соответствующим агентством Канады¹;

(f) «Иностранные суда» означает все иностранные торговые суда, за исключением канадских судов, чьи операции осуществляются исключительно на Большом Озере или между портами в Великих озерах и реке Святого Лаврентия, или чьи операции, хотя в основном, как указано выше, не являются исключительно таковыми только из-за случайных рейсов в порт или порты в приморских провинциях Канады в канадской прибрежной торговле.

В разделе 3 закона установлено, что:

а) президент назначает и провозглашает те воды Великих озер США, в которых от зарегистрированных судов США и иностранных судов требуется, чтобы на их службе находился зарегистрированный лоцман США или зарегистрированный лоцман Канады для соответствующих вод, который, при условии соблюдения обычных

¹ В некоторых странах, на отдельных участках пути, функции лоцмана могут исполнять капитаны судов, имеющие соответствующий сертификат.

полномочий капитана, управляет судоходством или судном в этих водах. Эти обозначения должны быть сделаны с должным учетом общественных интересов, эффективного использования судоходных вод, безопасности на море и международных отношений США;

б) в тех водах Великих озер США, которые не обозначены президентом в соответствии с п. а) этого раздела, на борту зарегистрированных судов США и иностранных судов должен находиться зарегистрированный лоцман США или канадский зарегистрированный лоцман или другое должностное лицо, имеющее квалификацию для соответствующих вод, которому должно быть доступно управление плаванием судна в таких незарегистрированных водах по усмотрению и с учетом обычных полномочий капитана;

с) полномочия, предоставленные в п. п. «а» и «б» этого раздела зарегистрированным в Канаде лоцманам или другим сертифицированным должностным лицам Канадой для службы на зарегистрированных судах США и иностранных судах в водах Великих озер США действует только до тех пор, пока Канада предоставляет взаимность зарегистрированным лоцманам США или другим должностным лицам, имеющим лицензию США, в отношении требований, установленных для лоцманской проводки в канадских водах Великих озер.

В разделе 4 закона установлено, что: а) регистрация лоцманов США осуществляется секретарем в соответствии с правилами, касающимися квалификации и условий, которые обеспечивают надлежащую и эффективную пилотажную эксплуатацию, равноправное участие зарегистрированных в США лоцманов с зарегистрированными в Канаде лоцманами в лоцманской проводке судов, к которым применяется этот закон, и предоставляют справедливые и разумные возможности для регистрации. Каждый заявитель должен, в качестве предварительного условия, быть обладателем соответствующей лицензии магистра².

Кроме того, квалификация, условия и положения, которым должен соответствовать каждый заявитель, должны включать, но не ограничиваться, доступностью услуг, когда это требуется, и согласием соблюдать все применимые правила, изданные секретарем в соответствии с этим законом. Такие квалификационные требования, условия и положения не могут включать вопросы, касающиеся профессиональной компетентности пилота, и не должны противоречить его обязанностям в соответствии с лицензией, выданной ему Береговой охраной, и эти вопросы остаются в ведении Береговой охраны;

б) секретарь выдает документальные доказательства регистрации зарегистрированным лоцманам США, и такие доказательства должны находиться в их распоряжении в любое время, когда они находятся на службе судна. Кроме того, это свидетельство о регистрации должно описывать часть или части Великого Озера, в пределах которых владелец имеет право осуществлять лоцманскую проводку в соответствии с этим законом, и такое описание не должно противоречить условиям разрешения на лоцманскую проводку в его лицензии;

с) секретарь устанавливает регламентом срок действия регистрации пилотов, зарегистрированных в США. Когда секретарь определит в записи, после уведомления и узнав, что зарегистрированный в США лоцман нарушил какие-либо правила в со-

² см. раздел 2 (с).

ответствии с этим законом, он может отозвать или приостановить регистрацию такого пилота. Основания для такого отзыва или приостановления действия регистрации лоцмана могут включать вопросы, которые могут быть основанием для аннулирования или приостановления действия его лицензии береговой охраны в соответствии с разделом 4450, пересмотренных законов с поправками (46 U. S. с. 239), или под какой-либо закон или правил, введенных или установленных Береговой охраной, за исключением случаев отзыва или приостановления действия Береговой охраны, секретарь должен отозвать или приостановить регистрацию лоцмана.

Секретарь должен сообщить Береговой охране название и название побережья, номер охранной лицензии каждого лоцмана, который был зарегистрирован или чья регистрация была отозвана или приостановлена. В свою очередь, Береговая охрана должна сообщать секретарю имя любого зарегистрированного лоцмана, лицензия которого была отозвана или приостановлена;

d) секретарь уполномочен заключать соглашения с соответствующим агентством Канады о справедливом участии через зарегистрированных лоцманов США с зарегистрированными лоцманами Канады в лоцманских услугах, необходимые обоим странам для судов, плавающих по Великим озерам. С этой целью секретарь дополнительно уполномочен договориться с соответствующим агентством Канады о количестве лоцманов, которые должны быть зарегистрированы в каждой стране;

e) несмотря на положения любого другого закона, секретарь имел право разрешить создание пула или пулов добровольным объединением или ассоциациями зарегистрированных в США пилотов для предоставления таких механизмов и средств, которые необходимы или желательны для эффективной диспетчеризация судов и оказания лоцманских услуг, требуемых в соответствии с положениями этого Закона. Секретарь также получил право:

1) устанавливать такие правила и положения для эксплуатации бассейна или бассейнов, которые он счел необходимыми;

2) требовать, чтобы объединение координировалось на взаимной основе с аналогичными договоренностями, установленными соответствующим агентством Канады;

3) ограничить количество пулов;

4) проводить аудит и проверку администрирования и функционирования пула или пулов;

5) предписать единообразные системы счетов для пула или пулов.

Разделом 5 закона секретарь, а) получил возможность устанавливать в соответствии с правилами тарифы, сборы и любые другие условия для услуг, предоставляемых зарегистрированными лоцманами, в соответствии с положениями этого закона;

b) полномочен договариваться с соответствующим агентством Канады об установлении совместных или идентичных тарифов, сборов и любых других условий или условий предоставления услуг зарегистрированными лоцманами в водах Великих озер;

c) контролировать, чтобы пошлины, сборы и какие-либо другие условиях, или условия для лоцманской службы зарегистрированных лоцманов, установленных министром в соответствии с подразделами «а» и «b» этого раздела, были справедливыми, должным образом учитывая общественные интересы и имели умеренную

стоимость и расход на создание и поддержание таких общественных связей и договоров, необходимых для эффективного выполнения лоцманских услуг в соответствии с положениями этого закона.

Разделом 6 закона, любые письменные договоренности между секретарем и соответствующими учреждениями Канады в соответствии с положениями данного закона подлежали согласованию с государственным секретарем.

Разделом 7 установлено, что:

а) любой владелец или лицо, ответственное за судно, разрешивший судовождение человеку не зарегистрированным лоцманом в водах, или который разрешает навигацию судну, не имеющего на борту зарегистрированного лоцмана, несут ответственность в США в виде штрафа, не превышающем 500 долларов США за каждое нарушение, за которое судно несет ответственность и могло быть арестовано и подвергнуто преследованию в порядке клеветы в любом окружном суде США.

Каждый день плавания судна без лоцмана представлял собой отдельное нарушение. Выполнение этого положения возложено на руководителя департамента, в котором действовала Береговая охрана;

б) на любое лицо, не являющееся зарегистрированным лоцманом, которое руководило навигацией судна, подпадающее под действие этого закона, в водах, указанных президентом согласно с разделом 3(а) рассматриваемого закона, налагался гражданский штраф в размере, не превышающем 500 долларов США за каждое нарушение. Каждый день, когда такое лицо таким образом руководило плаванием такого судна, считалось отдельным нарушением. Выполнение этой нормы также возлагалось на руководителя департамента, в котором действует Береговая охрана;

с) лицо, нарушившее какие-либо правила, изданные в соответствии с разделами 4 и 5 этого закона, привлекалось к ответственности перед США в виде гражданского наказания не более 500 долларов за каждое нарушение. Выполнение положения этого подраздела возлагалось на секретаря, который мог, по его заявлению, отменить или смягчить наказание, предусмотренное в данном документе, на таких условиях, которые он, по своему усмотрению, сочтет подходящими.

В разделе 8 устанавливалось, что несмотря на любые другие положения этого закона, судно могло управляться в водах Великих озер США без зарегистрированного лоцмана США или Канады, когда, а) секретарь или назначенное им лицо с согласия руководителя Департамента, в котором действовала Береговая охрана, или назначенное им лицо уведомляло капитана о том, что зарегистрированный пилот в США или Канаде недоступен, или б) судно или его груз терпели бедствие или находились в опасности.

Что касается органов местной власти³ (раздел 9), то устанавливалось, что:

а) ни один государственный, муниципальный или другой местный орган власти не имеет права требовать использования лоцманов или регулировать какие-либо аспекты лоцманской проводки в любых водах, указанных в этом законе;

б) ничто в законе не применяется к любому судну США, которое при плавании в водах, к которым применим данный закон, в соответствии с любым другим законом

³ Этот пункт был необходим, т.к. основное законодательство о деятельности лоцманов традиционно установлено штатами.

должно иметь на своем вооружении и на борту лоцманов или других навигационных офицеров, лицензированных США для таких вод;

с) устанавливалось, что исключения в разделе 2(f), применимые к канадским судам, будут действовать только до тех пор, пока Канада разрешает зарегистрированным судам США осуществлять плавание в канадских водах Великих озер исключительно квалифицированными сотрудниками, имеющими лицензию главы департамента, в котором действовала Береговая охрана.

Разделом 10 установлено, что, а) секретарь уполномочен назначать консультативный комитет из трех общественных членов, каждый из которых должен иметь не менее пяти лет практического опыта в морских операциях. Срок, на который член может быть назначен или повторно назначен, не должен превышать пяти лет; б) Консультативный комитет собирается по приглашению секретаря и может рассмотреть предлагаемые правила и политику лоцманской проводки и выносить такие рекомендации, которые сочтет целесообразными; в) членам Консультативного комитета выплачивается компенсация в размере, не превышающем 75 долл. США в день, когда они фактически заняты выполнением своих обязанностей, вместе с их необходимыми командировочными расходами во время поездок на заседания и с заседаний, и при работе по вызову секретаря⁴.

При этом, секретарь может использовать, с их согласия, доступные услуги, оборудование, персонал и средства учреждений и учреждений Федерального правительства на основе возмещения, когда это необходимо (раздел 11).

Особо устанавливалось, что если какое-либо положение этого закона или применение такого положения к какому-либо лицу или обстоятельствам признавалось недействительным, то это не влияет на остальную часть Закона и применение такого положения к лицам или обстоятельствам, отличным от тех, в отношении которых оно признано недействительным (раздел 12).

Данный закон вступил в силу 30 июня 1960 г., за исключением того, что его положения о лоцманской проводке вступали в силу только в первый день четвертого месяца после опубликования секретарем правил в соответствии с данным законом [3]. Как видим, важнейшая роль в реализации данного закона отведена секретарю (министр торговли), т.к. судоходные воды Великих озер США разделяет с Канадой, как и лоцманскую проводку в них. Отсюда возникала необходимость урегулирования взаимоотношений двух стран в ходе возникающих правоотношений, тем более, что, как мы видим в содержании закона 1960 г., этот шаг США уже был сделан, к тому же развитие пути Святого Лаврентия происходило совместными усилиями этих двух держав.

⁴ Очередной двухгодичный съезд Американской ассоциации пилотов состоится 16 - 21 октября 2022 г.

К сожалению, в рамках одной статьи рассмотрение всего комплекса соответствующих нормативных актов невозможно. Укажем лишь, что Правила лоцманской проводки в районе Великих озер, действующие сегодня, действительны до 2021-08-10 и последний раз изменялись 01.07.2011 [4]. Основной организацией в Канаде, занимающейся проводкой судов в данном регионе является Управление лоцманской проводки на Великих озерах, которое, как иные лоцманские органы, действует на основании Закона о лоцманской проводке 1985 г. [5].

Список литературы:

1. Морской путь Святого Лаврентия. Определение, история, карты, замки и факты. URL: Морской путь Святого Лаврентия. Определение, история, карты, замки и факты (delphipages.live)
2. Western Great Lakes. Pilot Association. URL: История: Западная ассоциация пилотов Великих озер (www-wglpa-com.translate.google).
3. PUBLIC LAW 86-556-JUNE 30, 1960. STATUTE-74-Pg262.pdf (govinfo.gov).
4. Правила лоцманской проводки в районе Великих озер (laws--lois-justice-gc-ca.translate.google).
5. Great Lakes Pilotage Authority https://www-glpa--apgl-com.translate.google/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=ajax,sc,elem; R.S.C.,1985, c. P-14 Pilotage Act (justice.gc.ca).

Kirillova T. K., Makuhin A. A. Organization of pilotage in the Great Lakes region // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Science. – 2021. – Т. 7 (73). № 3. – P. 154-160.

The fundamental legislative act regulating pilotage in the Great Lakes was the law "The Law on Pilotage on the Great Lakes of 1960" of June 30. The most important role in the implementation of this law is assigned to the Secretary (Minister of Commerce), since the United States shares the navigable waters of the Great Lakes with Canada, as well as pilotage in them. Hence, there was a need to regulate the relations between the two countries in the course of emerging legal relations, especially since, as we see in the content of the 1960 law, this step was already taken by the United States, and the development of the St. Lawrence way was carried out by the joint efforts of these two powers.

The Canadian rules of pilotage in the Great Lakes region, in force today, are valid until 2021-08-10 and were last changed on 01.07.2011, and the main organization in Canada engaged in the wiring of vessels in this region is the Great Lakes Pilotage Authority, which, like other pilotage authorities, operates on the basis of the Pilotage Act of 1985.

Keywords: Great Lakes, pilotage, USA, Canada, pilots, regulation, law.

Spisok literatury:

1. Morskoj put' Svyatogo Lavrentiya. Opredelenie, istoriya, karty, zamki i fakty. URL: Morskoj put' Svyatogo Lavrentiya. Opredelenie, istoriya, karty, zamki i fakty (delphipages.live)
2. Western Great Lakes. Pilot Association. URL: Istoriya: Zapadnaya asociaciya pilotov Velikih ozer (www-wglpa-com.translate.google).
3. PUBLIC LAW 86-556-JUNE 30, 1960. STATUTE-74-Pg262.pdf (govinfo.gov).
4. Pravila locmanskoj provodki v rajone Velikih ozer (laws--lois-justice-gc-ca.translate.google).
5. Great Lakes Pilotage Authority https://www-glpa--apgl-com.translate.google/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=ajax,sc,elem; R.S.C.,1985, c. P-14 Pilotage Act (justice.gc.ca).