

# Деятельность Международной морской организации: актуальные направления

А. И. ФРОЛОВ, постоянный представитель РФ при Международной морской организации (ИМО), Лондон



**С момента основания Международной морской организации ее основными целями являются повышение уровня безопасности на море и предотвращение загрязнения моря. Сейчас в повестке дня ИМО — выработка мер, направленных на дальнейшее сокращение экологического ущерба от судоходства, совершенствование системы аудита государств, присоединившихся к документам ИМО, создание Полярного кодекса, усиление охраны на море, борьба с пиратством и др.**

В 1948 г. на конференции ООН была принята конвенция, учреждающая Межправительственную морскую консультативную организацию (ИМКО) в качестве первого международного органа, который должен был заниматься исключительно морскими вопросами. В 1982 г. ИМКО была переименована в Международную морскую организацию (ИМО).

Сейчас ИМО является единственным специализированным учреждением ООН, имеющим свою штаб-квартиру в Соединенном Королевстве.

В настоящее время (данные на март 2012 г.) организация состоит из 170 государств-членов и трех ассоциированных членов. Ее руководящим органом является ассамблея, которая проводит заседания раз в 2 года. Между сессиями ассамблеи в качестве руководящего органа ИМО действует совет, состоящий из 40 правительств — членов, избираемых ассамблеей.

Секретариат ИМО возглавляет генеральный секретарь, который назначается советом и утверждается ассамблеей. На 27-й сессии ассамблеи в ноябре 2011 г. на пост генерального секретаря ИМО был утвержден Коджи Секимицу (Япония), который приступил к своим обязанностям с 1 января 2012 г.

ИМО является технической организацией, и большую часть работы ведут комитеты и подкомитеты:

- Комитет по безопасности на море;
- Комитет по защите морской среды;
- Юридический комитет;
- Комитет по упрощению формальностей, отвечающий за деятельность и функции ИМО, относящиеся к облегчению международного морского судоходства;

- Комитет по техническому сотрудничеству, отвечающий за координацию деятельности организации по оказанию технической помощи в области морской деятельности, в особенности развивающимся странам;

- подкомитеты: по перевозке жидкостей и газов наливом; по опасным грузам, твердым грузам и контейнерам; по противопожарной защите; по осуществлению документов государством флага; по радиосвязи и поиску и спасению; по безопасности мореплавания; по проектированию и оборудованию судов; по остойчивости, грузовой марке и безопасности рыболовных судов; по подготовке моряков и несению вахты.

На 27-й сессии ИМО был принят Стратегический план на период 2012–2017 гг., а также План высокого уровня ИМО и приоритеты на период 2012–2013 гг.

Стратегический план определяет направления деятельности и конкретные действия, необходимые для решения ключевых проблем, в числе которых пиратство и вооруженный разбой против судов, воздействие глобального судоходства на окружающую среду, увеличение выбросов в атмосферу, изменение климата.

В перечень особо актуальных задач входят:

- ликвидация нестандартного судоходства;
- принятие мер безопасности при обеспечении беспрепятственных и эффективных потоков морской торговли;
- определение видов деятельности морского судоходства и случаев, которые могут иметь негативное воздействие на окружающую среду, и разработка соответствующих превентивных мер;

- повышенное внимание к человеческому фактору для достижения более безопасного, защищенного и экологического судоходства;

- обеспечение безопасности жизни на море;

- принятие эффективных мер для решения проблем, связанных с иммигрантами, перевозимыми морем, безбилетными пассажирами;

- принятие мер, связанных с гуманитарными аспектами пиратства и вооруженного разбоя против судов;

- обеспечение содействия технологических новшеств повышению уровня морской безопасности и охраны, защиты окружающей среды, росту международной морской торговли.

## Недавно принятые документы ИМО

За время работы ИМО приняла около 50 конвенций и протоколов и более 1000 кодексов и рекомендаций, относящихся к безопасности на море, предотвращению загрязнения и связанным с этим вопросам.

Перечислим и вкратце охарактеризуем документы ИМО, принятые на дипломатических конференциях в течение последних 5 лет.

- **Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г.** (принята в мае 2007 г. в Найроби (Кения)). Она устанавливает правовые нормы по удалению из исключительной экономической зоны государства затонувших вследствие морской аварии судов и их частей, в том числе любого имущества, которое находится на борту такого судна. Удаление требуется в том случае, если такие суда представляют опасность для судоходства или могут привести к серьезным вредным последствиям для морской среды, причинить ущерб побережью одного или более государств-участников.

Конвенция не применяется к военным кораблям или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым для правительственной некоммерческой службы.

С целью обеспечения финансового покрытия расходов по удалению затонувших судов для зарегистрированного собственника судна валовой вместимостью 300 и более тонн, плавающего под флагом государства-участника, установлена обязанность застраховать свою ответственность за расходы на установление местонахождения, обозначение и удаление затонувших судов.

Конвенция открыта для подписания с 19 ноября 2007 г. по 18 ноября 2008 г. и должна была вступить в силу через 12 месяцев после даты, на которую 10 государств либо подписали бы ее без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение ратификационную грамоту или документ о принятии, утверждении или присоединении генеральному секретарю ИМО.

Конвенция в силу не вступила.

● **Гонконгская международная конвенция по безопасной и экологически рациональной утилизации судов** (принята в мае 2009 г.). Она направлена на обеспечение экологически чистой разделки судов после окончания срока их службы и на исключение риска для здоровья персонала при разделке. При этом должны учитываться требования, касающиеся безопасности судна, охраны окружающей среды и потребностей международной торговли.

На борту судна, направляющегося на утилизацию, должен быть подтвержденный соответствующим свидетельством перечень опасных материалов, используемых при строительстве или ремонте этого судна, а также свидетельство о готовности судна к утилизации. Утилизирующее предприятие обязано подготовить план утилизации судна и по окончании работы выпустить подтверждение о завершении работы.

Конвенция применяется ко всем судам дедвейтом 500 и более тонн, плавающим в морской среде, включая погружаемые аппараты, плавучие платформы, плавучие установки для производства, хранения и выгрузки, буксируемые суда.

Конвенция не применяется к военным кораблям, военным вспомогательным судам, а также судам, используемым для государственной некоммерческой службы, и к судам, работающим всю свою жизнь в водах, находящихся под юрисдикцией государства, флаг которого они несут.

Конвенция в силу не вступила.

● **Протокол 2010 г. к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.** (принят в апреле 2010 г. в Лондоне).

Конвенция 1996 г. устанавливает международно-правовой режим ответственности и компенсации, при котором экономические последствия ущерба, причиненного при морской перевозке опасных и вредных веществ, распределяются между собственником судна и получателями опасных и вредных веществ, перевозимых на судне в качестве груза. Однако по ряду причин конвенция до сих пор не вступила в силу. Принятый протокол создан с целью устранить эти причины.

В частности, в протоколе уточнено, что получатель должен платить взносы в фонд за перевозку сжиженного природного газа, за исключением случаев, когда по соглашению между собственником груза и получателем груза такая ответственность будет возложена на собственника груза.

Кроме того, в протоколе меняется трактовка понятия «получатель» путем исключения из облагаемого взносами груза грузов в упакованном виде, так как подобные грузы зачастую не позволяют идентифицировать их получателя. На получателя такого груза теперь возлагаются обязанности вносить взносы в фонд. Пределы ответственности собственника судна, перевозящего подобный груз, увеличены на 15 %.

Протокол предусматривает, что если государство не предоставит сведений за какой-либо год об облагаемом (получаемом) грузе, то его участие в конвенции приостанавливается до момента их предоставления. Кроме того, ратификационные документы не будут приниматься без сведений о полученном грузе. Если же созданный фонд будет терпеть финансовые убытки из-за невыполнения государством-участником своих обязательств, то это государство должно компенсировать фонду данные убытки.

Государство, которое ранее присоединилось к конвенции 1996 г., считается отзывавшим свое согласие в тот день, когда оно подпишет настоящий протокол или сдаст на хранение ратификационные документы.

Протокол в силу не вступил.

● **Манильские поправки к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты ПДНВ 1978 г.**

**и Кодексу ПДНВ** (приняты в июне 2010 г.).

Поправки вводят новые положения, касающиеся признания дипломов моряков, выданных для прибрежного плавания, при плавании судов одного государства в прибрежных водах другого государства.

Положения устанавливают необходимость заключения двусторонних (многосторонних) соглашений между сторонами конвенции, если их суда заходят в прибрежные воды другого государства. Эти соглашения должны включать указание подробностей о вовлеченных районах плавания и другие относящиеся к делу условия.

Поправки к конвенции устанавливают новые требования к медицинским комиссиям и врачам, осуществляющим медицинское освидетельствование моряков.

Кроме того, вводятся поправки в правила дипломирования и минимальные стандарты компетентности для командного и рядового состава судов, а также устанавливаются отсутствующие в конвенции стандарты для ряда специалистов (электромеханик, матрос I класса, моторист I класса, электрик).

В обязательную часть кодекса включено положение, устанавливающее минимальное время отдыха для членов экипажа, несущих вахту в течение 7 дней, в количестве 77 ч вместо прежних 70 ч. При этом принято положение о возможном исключении данного пункта из правил.

Вводятся требования об установлении электронных средств свободного доступа к базе данных по всем выданным стороной конвенции дипломам.

На конференции, где принимались поправки, рекомендации по квалификации моряков, работающих на судах в полярных водах, были учтены и помещены в часть «В» кодекса. Также была одобрена резолюция, призывающая к разработке обязательных требований к этим специалистам после принятия Полярного кодекса.

Манильские поправки вступили в силу с 1 января 2012 г. Установлен переходный период: до 1 января 2017 г. существует возможность использования старых дипломов с ограничениями, наложенными новыми требованиями.

### Аудит государств

Основной целью аудита является объективная и независимая оценка деятельности государства по выполнению обязательств, содержащихся в обязательных документах ИМО, к которым

данное государство присоединилось. Результаты аудита должны содействовать устранению несоответствий и недоработок в этой области.

На ассамблее ИМО были приняты две резолюции: А.946(23) — о добровольной системе проверки государств-членов ИМО и А.974(24) — о рамках и процедурах Добровольной системы проверки государств — членов ИМО с целью обеспечить последовательное и эффективное исполнение требований документов ИМО в глобальном масштабе.

На сессии совета ИМО в ноябре 2008 г. был рассмотрен вопрос о переходе от добровольного характера аудита к обязательности этой процедуры и достигнута договоренность о внесении поправок в соответствующие конвенции ИМО.

Реализация обязательного аудита улучшит внедрение стандартов ИМО, заставит администрации создавать более качественные системы управления флотом, будет содействовать выравниванию конкурентной среды в судоходстве.

Резолюция А.1018(26) «Дальнейшая разработка добровольной системы проверки государств — членов ИМО» устанавливает график деятельности для институционализации обязательной системы проверки, которую планируется завершить в 2014 г.

Начиная с 2005 г. 62 государства информировали секретариат ИМО о готовности пройти проверку в рамках системы добровольной проверки.

Россия успешно прошла добровольный аудит 7 октября 2009 г.

### **Правила для судов, эксплуатируемых в полярных водах, и Полярный кодекс**

Правила для судов, эксплуатируемых в полярных водах, начали разрабатываться в ИМО в 1991 г. В 2002 г. проект руководства для судов, эксплуатируемых в покрытых льдом арктических водах, был подготовлен и выпущен в качестве совместного циркуляра MSC/Circ.1056 — МЕРС/Circ.399 от 23 декабря 2002 г.

На 26-й сессии (23 ноября — 4 декабря 2009 г.) ассамблея ИМО приняла резолюцию А.1024(26) — «Руководство для судов, эксплуатируемых в полярных водах». Положения руководства распространяются на суда, оперирующие в водах Арктики и Антарктики.

В 2009 г. Комитет по безопасности на море одобрил разработку обязательного кодекса для судов, эксплуатируемых

в полярных водах. Срок выполнения задачи был намечен на 2012 г. Разработка кодекса ведется подкомитетом ИМО по проектированию и оборудованию судов.

Полярный кодекс установит требования к конструкции, главной силовой установке и другим механизмам, а также к оборудованию и снабжению судов, плавающих в полярных водах, с учетом особенностей их эксплуатации в ледовых условиях и при низких температурах наружного воздуха.

К настоящему моменту достигнуты договоренности о том, что кодекс будет состоять из обязательных и рекомендательных разделов. Обязательный раздел должен разрабатываться на основе целевых подходов, предполагающих оценку риска, включая разработку целей и функциональных требований к конструкции судов и оборудованию, с учетом вопросов мореплавания, связи, подготовки экипажа, защиты окружающей среды. Рекомендательная часть будет включать в себя руководства по плаванию в водах Арктики и Антарктики. При этом предполагается учесть положения Конвенции ООН по морскому праву, Договора об Антарктике и других международных соглашений, затрагивающих полярные районы.

Работа будет вестись в два этапа: сначала планируется подготовить часть для пассажирских и грузовых судов, подпадающих под действие Конвенции СОЛАС, и затем — для неконвенционных судов, включая рыболовные и прогулочные суда.

Обсуждение экологической главы кодекса (в том числе перечисленных в приложениях I и II МАРПОЛ дополнительных мер по предотвращению загрязнения морской среды в случае разлива жидких грузов, мер в отношении слива сточных вод и вопроса о достаточности требований приложения V МАРПОЛ в полярных районах) отложено до 2013 г. По предложениям неправительственных природоохранных организаций были рассмотрены такие вопросы, как запрет на сброс любых видов мусора в Арктике, а также сточных и серых вод, дальнейшее ограничение выбросов сажи, окислов азота и серы, запрет использования твердых сортов топлива.

Россия на сессиях неоднократно выступала против такого «явочного» расширения содержания кодекса. Разногласия привели к тому, что подкомитет отложил рассмотрение экологических вопросов на год.

Разработку кодекса для конвенционных судов планируется завершить в 2014 г., а разработку второй части кодекса для неконвенционных судов продолжить до 2016 г.

### **Пиратство и вооруженный разбой против судов**

ИМО принимает активные действия, направленные на борьбу с пиратством. Первая резолюция А.545(13) — «Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного разбоя на море» была принята в 1983 г. С тех пор эта тема стала постоянной в повестке дня ИМО.

Начиная с 2001 г. Комитет по безопасности на море выпускает ежемесячные и ежеквартальные доклады в виде циркуляров серии MSC.4/Circ о пиратстве и вооруженном разбое против судов. С 2012 г. ИМО будет распространять только ежемесячные доклады.

В связи с ростом актов пиратства у побережья Сомали в 2005 г. ИМО приняла резолюцию ассамблеи А.979(24) — «Пиратство и вооруженный разбой против судов в водах у побережья Сомали», которая инициировала обсуждение темы пиратства в ООН.

Совет безопасности ООН принял решение о создании механизма координации действий государств и международных организаций. В частности, была учреждена контактная группа по пиратству у берегов Сомали, в рамках которой созданы пять рабочих групп:

- первая рабочая группа координирует деятельность в военной и оперативной областях, способствует обмену информацией, занимается созданием регионального координационного центра;
- вторая занимается юридическими аспектами, связанными с пиратством;
- в сфере компетенции третьей рабочей группы — вопросы усиления взаимодействия государств в области борьбы с пиратством и информированности о пиратстве;
- четвертая рабочая группа занимается вопросами улучшения дипломатической и общественной информации по всем аспектам пиратства;
- пятая занимается финансовыми вопросами.

Комитет по безопасности на море утвердил циркуляры MSC/Circ.622/Rev.1 и MSC/Circ.623/Rev.3, содержащие рекомендации правительствам, и руководство для судовладельцев и операторов судов, капитанов судов и экипажей по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя про-



тив судов. Также установлен специальный сигнал, который должны подавать суда, подвергшиеся нападению или угрозе нападения. В результате последнего пересмотра циркуляров<sup>1</sup> в июне 2009 г. был одобрен документ «Передовая практика управления по противодействию пиратству в Аденском заливе и у побережья Сомали».

ИМО активно содействует региональному сотрудничеству в целях противодействия пиратству. В январе 2009 г. в Джибути прошло субрегиональное заседание по вопросам охраны на море, пиратства и вооруженного разбоя против судов для государств западной части Индийского океана, Аденского залива и Красного моря, в ходе которого было разработано региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством согласно резолюции А.1002(25) о пиратстве и вооруженном разбое против судов в водах у побережья Сомали, которое стало известно как Джибутийский кодекс поведения.

В 2011 г. опубликована четвертая, обновленная версия указаний по передовой практике управления, которая распространена циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1339.

В целях усиления безопасности судоходства в Аденском заливе ИМО приняла резолюцию ассамблеи А.1026(26) с рекомендацией судам, направляющимся через Аденский залив, следовать международным транзитным коридором. Этот коридор находится под постоянным контролем военно-морских соединений, и прохождение по нему существенно снижает риск подвергнуться пиратскому нападению.

В ИМО разработаны рекомендации по применению частной вооруженной охраны на судах как для государств флага, так и для судоходных компаний. Данные рекомендации опубликованы в виде циркуляров КБМ:

- MSC.1/Circ.1405 – «Руководство для судовладельцев, операторов судов и капитанов по найму вооруженных частных охранников (PCASP) на борту судов для охраны в зонах высокого риска»;

- MSC.1/Circ.1406 – «Временные рекомендации для государств флага по найму вооруженных частных охранников (PCASP) на борту судов для охраны в зонах высокого риска».

Рекомендации ИМО о наличии огнестрельного оружия на торговых судах

подробно изложены в пунктах 4–8 «Рекомендаций для правительств относительно предотвращения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов» (MSC.1/Circ.1333) и в пунктах 59–64 «Руководства для судовладельцев и операторов судов, капитанов и экипажей судов по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов» (MSC.1/Circ.1334). Они заключаются в том, что:

- следует решительно противодействовать ношению и применению моряками любого огнестрельного оружия в целях личной защиты или защиты судна;
- наличие частной вооруженной охраны и ее оружия является предметом законодательства и политики государства флага.

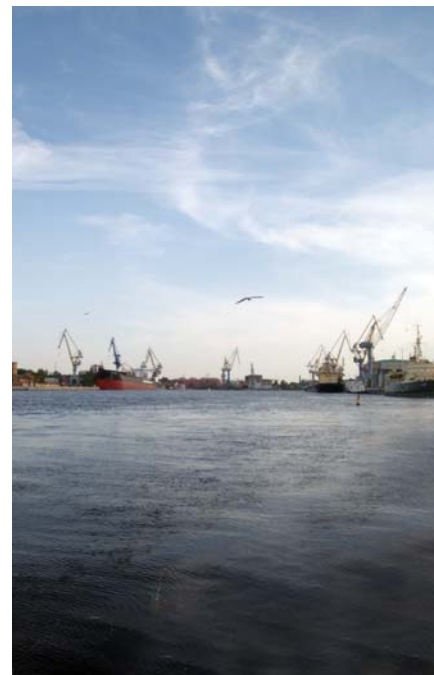
В принятой на 27-й сессии ассамблеи ИМО резолюции А.1044(27) «Пиратство и вооруженный разбой против судов в водах у побережья Сомали» упомянуты последние резолюции и решения ООН и ИМО. Документ предполагает развитие Джибутийского кодекса, в нем оговаривается применение требований передовой практики управления по противодействию пиратству в Сомалийском бассейне, уход за моряками после нападения пиратов и др.

В результате предпринимаемых мер, активного участия военно-морских сил в последний год отмечается сокращение количества пиратских нападений в водах у побережья Сомали. Сократился процент успешных пиратских нападений, в отношении более 1000 подозреваемых в пиратстве были вынесены приговоры о тюремном заключении, несколько сотен пиратов погибли в море, среди пиратов растут разногласия.

### **Повышение энергоэффективности судов и снижение выбросов парниковых газов**

Согласно резолюции А.963(23) «Политика и практика ИМО, относящиеся к сокращению выбросов парниковых газов с судов», принятой в декабре 2003 г., перед ИМО поставлена задача разработать механизмы, необходимые для обеспечения ограничения парниковых газов (ПГ) с судов, осуществляющих международные перевозки, уделив внимание, в частности, техническим, эксплуатационным и рыночным решениям.

Как отмечено во втором исследовании ПГ 2009 г. ИМО, в 2007 г. доля меж-



дународного судоходства составила 2,7 % глобальных выбросов CO<sub>2</sub>.

ИМО занимается выработкой мер, направленных на уменьшения выбросов парниковых газов.

В частности, были приняты конкретные технико-эксплуатационные решения, направленные на снижение выбросов парниковых газов за счет повышения энергоэффективности судов.

В июне 2011 г. Комитет по защите морской среды принял поправки к приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, касающиеся включения в это приложение новой, четвертой главы о регулировании энергоэффективности для судов. Поправки вступят в силу с 1 января 2013 г.

Новая глава содержит правила по внедрению обязательности конструктивного коэффициента энергоэффективности судов для новых судов и судового плана управления энергоэффективностью для всех судов. Правила распространяются на все суда валовой вместимостью 400 единиц и выше.

Что касается рыночных мер, было достигнуто согласие в том, что в первую очередь необходимо рассмотреть и оценить последствия их принятия для международного судоходства. Оценка, в числе прочего, должна осуществляться с учетом возможного воздействия рыночных мер на потребителей и промышленность развивающихся стран и прежде всего — на способность развивающихся стран продолжить свое развитие и борьбу с бедностью. Кроме того, необходимо, чтобы эта оценка базировалась на математической модели и информации о международной торговле.

<sup>1</sup> После пересмотра циркулярам присвоены соответственно номера MSC.1/Circ.1333, MSC.1/Circ.1334.