

Что такое ИМО



МЕЖДУНАРОДНАЯ
МОРСКАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ

ЧТО ТАКОЕ ИМО

Ввиду международного характера судоходной отрасли уже давно стало очевидно, что деятельность, направленная на повышение безопасности морского судоходства, станет более эффективной, если она будет осуществляться на международном уровне, а не отдельными странами, действующими в одностороннем порядке без какой-либо координации с другими государствами.



Именно такое понимание привело к тому, что конференция, созванная Организацией Объединенных Наций в 1948 году, приняла конвенцию, которая учредила первый в истории международный орган, призванный заниматься исключительно морскими вопросами, – Международную морскую организацию (ИМО).

В течение десятилетнего периода между принятием конвенции и её вступлением в силу в 1958 году внимание международного сообщества привлекли другие проблемы, касающиеся безопасности, но требующие несколько иного подхода. Одной из важнейших из них была угроза загрязнения моря с судов, в особенности загрязнения нефтью, перевозимой на танкерах. Соответствующая международная конвенция была принята в 1954 году, а в январе 1959 года ИМО взяла на себя ответственность за применение и продвижение этой конвенции. С самого начала важнейшими целями ИМО были повышение безопасности на море и предотвращение его загрязнения. В начале 2000-х годов ещё одной приоритетной задачей Организации стала охрана на море.

Основные задачи Организации отражены в девизе ИМО: **«безопасное, защищенное и эффективное судоходство в условиях чистых океанов»**.

ИМО является единственным специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, имеющим штаб-квартиру в Соединенном Королевстве. В настоящее время (июнь

2013 года) в ИМО входят 170 государств-членов и три ассоциированных члена. Её руководящий орган, Ассамблея, проводит заседания один раз в два года. В периоды между сессиями Ассамблеи функции руководящего органа ИМО выполняет Совет, который состоит из представителей правительств 40 государств, избираемых Ассамблей.

ИМО является технической организацией, и большая часть её работы ведется в нескольких комитетах и подкомитетах.

Комитет по безопасности на море (КБМ) стал одним из основных органов ИМО, который, наряду с Ассамблей и Советом, был учрежден Конвенцией об ИМО 1948 года. Сегодня КБМ занимается всеми вопросами, связанными с безопасностью судоходства, а также решает проблемы охраны на море и борьбы с пиратством и вооруженным разбоем против судов.

В ноябре 1973 года Ассамблея учредила Комитет по защите морской среды (КЗМС). Он отвечает за координацию деятельности Организации по предотвращению загрязнения морской среды с судов и борьбе с ним.

В ИМО работают семь подкомитетов: Подкомитет по человеческому фактору, подготовке и несению вахты (HTW), Подкомитет по осуществлению документов ИМО (III), Подкомитет по мореплаванию, связи и поиску и спасанию (NCSR), Подкомитет по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR), Подкомитет по проектированию и конструкции судна

* До 1982 года Организация называлась Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО).



(SDC), Подкомитет по судовым системам и оборудованию (SSE) и Подкомитет по перевозке грузов и контейнеров (CCC).

Юридический комитет был первоначально учрежден с целью рассмотрения юридических проблем, возникших в результате аварии танкера *Торри Каньон* в 1967 году, но впоследствии он стал постоянным органом, отвечающим за рассмотрение любых юридических вопросов, которые входят в сферу компетенции Организации.

Комитет по техническому сотрудничеству отвечает за координацию деятельности Организации по оказанию технической помощи в морской сфере, в особенности развивающимся странам.

Комитет по упрощению формальностей отвечает за осуществление

деятельности и функций ИМО, которые призваны содействовать развитию международных морских перевозок. Его работа направлена на сокращение числа формальностей и упрощение требований к документации, которые должны соблюдать суда в портах или иных терминалах при оформлении их прихода и отхода.

Правительства всех государств-членов могут принимать участие в работе всех технических органов ИМО и её Ассамблеи на равноправной основе.

Секретариат ИМО возглавляет Генеральный секретарь, который руководит работой персонала, состоящего примерно из 300 международных гражданских служащих. Генеральный секретарь назначается Советом и утверждается Ассамблеей.



ЧЕМ ЗАНИМАЕТСЯ ИМО

ИМО способствовала принятию около 50 конвенций и протоколов и приняла более 1000 кодексов и рекомендаций, касающихся безопасности и охраны на море, предотвращения загрязнения и связанных с этими областями вопросов.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Весьма характерно, что первая конференция, организованная ИМО в 1960 году, была посвящена проблемам безопасности на море. Эта конференция приняла *Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море* (Конвенция СОЛАС), которая вступила в силу в 1965 году, придя на смену предыдущей конвенции, принятой в 1948 году. Конвенция СОЛАС 1960 года охватывала широкий круг мер, направленных на повышение безопасности судоходства. Они касались таких вопросов, как деление на отсеки и остойчивость; механические и электрические установки; противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара; спасательные средства; радиотелеграфия и радиотелефония; безопасность мореплавания; перевозка зерна; перевозка опасных грузов и ядерные суда.

В 1974 году ИМО приняла новую редакцию Конвенции СОЛАС. В нее были включены принятые поправки к Конвенции 1960 года и другие изменения, в том числе усовершенствованная процедура внесения поправок, в соответствии с которой поправки, одобренные КБМ, вступают в силу в заранее установленную дату, если против них не высказалось определенное число государств. Конвенция СОЛАС 1974 года вступила в силу 25 мая 1980 года, и с тех пор в нее неоднократно вносились поправки с целью учета технических достижений и изменений в работе отрасли.

ИМО приняла ряд других конвенций, которые касаются безопасности: *Международная конвенция о грузовой марке* 1966 года (обновленный вариант предыдущей конвенции 1930 года); *Международная конвенция по обмеру судов* 1969 года; *Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море* (МППСС) 1972 года, которая сделала обязательными системы разделения движения судов, принятые ИМО, что привело к существенному снижению числа столкновений во многих районах, и *Международная конвенция по поиску и спасанию на море* 1979 года.

В 1976 году ИМО приняла *Конвенцию о Международной организации морской спутниковой связи* (ИНМАРСАТ) и Эксплуатационное соглашение об этой организации. Конвенция вступила в силу в июле 1979 года, в результате чего была учреждена Международная организация подвижной спутниковой связи (ИМСО), которая, как и ИМО, находится в Лондоне. (ИНМАРСАТ остается коммерческой компанией.)

Рыболовство настолько отличается от других видов деятельности на море, что практически ни одна из конвенций ИМО не может напрямую применяться к рыболовным судам. Предполагалось, что *Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов* 1977 года решит некоторые из связанных с этим проблем, однако вследствие технических трудностей



Конвенция так и не вступила в силу. В 1993 году был утвержден протокол, вносящий изменения в конвенцию, а на конференции, состоявшейся в Южной Африке в октябре 2012 года, было принято соглашение, направленное на содействие вступлению Конвенции в силу.

ИМО всегда придавала исключительное значение подготовке судового персонала. В 1978 году Организация созвала конференцию, которая приняла первую в истории *Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты*. Конвенция ПДНВ вступила в силу в апреле 1984 года. Она

впервые установила приемлемые для международного сообщества минимальные требования к членам экипажей. В 1995 году Конвенция была пересмотрена с целью предоставления ИМО полномочий по проверке осуществления сторонами Конвенции административных процедур, процедур подготовки кадров и дипломирования. Эти поправки вступили в силу в 1997 году. В результате всестороннего анализа Конвенции на конференции, состоявшейся в 2010 году на Филиппинах, в Конвенцию ПДНВ и связанный с ней Кодекс ПДНВ были внесены существенные изменения (так называемые «манильские поправки»).

ОХРАНА НА МОРЕ

Вопросы охраны на море впервые заняли важное место в повестке дня ИМО после захвата в октябре 1985 года итальянского круизного судна *Акилле Лауро*. ИМО приняла резолюцию о мерах по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, их пассажиров и экипажей, и в 1986 году издала *Рекомендации о мерах по предотвращению незаконных актов, направленных против пассажиров и экипажей судов*.

В марте 1988 года была принята *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства* (Конвенция БНА) и протокол, распространяющий ее требования на незаконные акты, направленные против безопасности стационарных платформ, которые расположены на континентальном шельфе. Оба документа были обновлены и пересмотрены в 2005 году.

В обстановке ужасающих террористических актов во всем мире, в том числе направленных на транспортную инфраструктуру, в 2002 году ИМО приняла всеобъемлющий пакет мер по охране на море, которые вступили в силу в июле 2004 года.

Наиболее важным и далеко идущим элементом этого пакета является *Международный кодекс по охране судов и портовых средств* (Кодекс ОСПС). Согласно его требованиям правительства должны проводить оценку риска с целью определения уровня угрозы для охраны их портов,

а на судах и в портах должны быть назначены специальные лица, ответственные за охрану, и подготовлены надлежащим образом оформленные планы охраны, утвержденные правительствами соответствующих государств.

ИМО приняла и другие документы, касающиеся охраны на море, в том числе рекомендации о мерах охраны пассажирских паромов, выполняющих международные рейсы продолжительностью менее 24 часов, а также о мерах охраны портов; руководство по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, и руководство по предотвращению и пресечению контрабанды наркотиков, психотропных веществ и исходных химических веществ на судах, осуществляющих международные морские перевозки.

Пиратство и вооруженный разбой, направленные против судов

Проблема растущего числа актов пиратства и вооруженного разбоя против судов впервые была поднята в ИМО в начале 1980-х годов. В конце 1990-х годов ИМО выступила инициатором направленного против пиратства проекта, цель которого состояла в том, чтобы содействовать разработке региональных соглашений о реализации мер по борьбе с пиратством. В ноябре 2004 года 16 стран Азии заключили Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем

против судов в Азии (RECAAP), предполагающее создание Центра обмена информацией RECAAP (ISC) с целью содействия распространению сведений, касающихся пиратства. Это хороший пример успешного регионального взаимодействия, который ИМО стремится распространить и в других регионах мира.

Сегодня к районам высокого риска с точки зрения пиратства относятся воды у побережья Сомали и Аденский залив. Обеспокоенность также вызывает ситуация у западного побережья Африки, включая Гвинейский залив.

Впервые рекомендации по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов для правительств, а также судовладельцев и операторов судов, капитанов и членов экипажей были выпущены в 1990-е годы, и с тех пор они постоянно обновляются и пересматриваются. Впоследствии были опубликованы рекомендации по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в водах у побережья Сомали. ИМО также разработала и выпустила временные рекомендации для судовладельцев, операторов и капитанов судов по использованию вооруженного персонала частных охранных предприятий на судах в районе высокого риска, рекомендации государствам флага о мерах по предотвращению действий пиратов из Сомали и смягчению их последствий, а также временные рекомендации для частных охранных предприятий, которые предоставляют на коммерческой основе вооруженный персонал судам, эксплуатирующимся в районе высокого риска.

В 2009 году в Джибути, на созванном ИМО совещании высокого уровня, государства региона приняли важное региональное соглашение. В *Джибутийском кодексе поведения, касающемся пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и Аденском заливе* признается масштабность проблемы пиратства и вооруженного разбоя против судов в регионе и подписавшие его государства заявляют о своем намерении сотрудничать в деле пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов в максимально возможной степени и в соответствии с международным правом.

Специально созданная группа по осуществлению проекта разработала подробный план осуществления Кодекса, финансируемый преимущественно за счет средств Целевого фонда ИМО в поддержку Джибутийского кодекса в сотрудничестве с 20 государствами, подписавшими Джибутийский кодекс. Стороны Джибутийского кодекса поведения обязуются сотрудничать в рамках различных мероприятий, включая:

- расследование действий, задержание и судебное преследование лиц, которые обоснованно подозреваются в совершении актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, в том числе лиц, которые подстрекают к таким деяниям или сознательно содействуют им;
- запрет на эксплуатацию и задержание подозрительных судов,

а также изъятие находящегося на таких судах имущества;

- спасение судов, лиц и имущества, подвергшихся актам пиратства и вооруженного разбоя, и содействие в обеспечении надлежащего обращения с моряками, рыбаками, другим судовым персоналом и пассажирами, ставшими объектами таких действий, в особенности теми, кто пострадал от насилия, а также в оказании им надлежащей помощи и возвращении их на родину; и
- проведение совместных операций – как силами государств, подписавших Кодекс, так и с привлечением военно-морских сил других стран, расположенных за пределами региона, например, назначение сотрудников правоохранительных органов или других уполномоченных лиц для работы на борту патрульных морских или воздушных судов другой подписавшей Кодекс стороны.

Джибутийский кодекс призывает к обмену соответствующей информацией, вследствие чего была создана региональная сеть, которая включает три центра обмена информацией, расположенные в Сане, Момбасе и Дар-эс-Саламе.

Подписавшие Кодекс государства также обязуются провести обзор своего национального законодательства с целью обеспечения принятия законов, предусматривающих уголовную ответственность за пиратство и вооруженный разбой против судов, и разработки надлежащих положений в отношении осуществления юрисдикции, проведения расследований и судебного преследования предполагаемых преступников.

Все стороны, подписавшие Кодекс, принимают участие в регулярных мероприятиях региональной программы обучения, координация которой осуществляется Региональным учебным центром в Джибути, основанным ИМО.



ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ... ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ КОМПЕНСАЦИИ

Хотя в 1962 году в *Конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года* (Конвенция ОЙЛПОЛ) были внесены поправки, авария танкера *Торри Каньон*, произошедшая в 1967 году, повлекла за собой принятие ряда конвенций и других документов, включая новые поправки к Конвенции 1954 года, которые были приняты в 1969 году.

Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года, предоставившая прибрежным государствам право на вмешательство в случаях произошедших в открытом море аварий, которые могут привести к загрязнению нефтью, вступила в силу в 1975 году.

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и *Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года* установили режим предоставления компенсации пострадавшим от загрязнения нефтью.

В 1971 году в *Конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года* (Конвенция ОЙЛПОЛ) вновь были внесены поправки, однако в целом сложилось мнение о том, что требуется совершенно новый документ, касающийся борьбы с загрязнением моря с судов, и в 1973 году ИМО созвала крупную конференцию для всестороннего обсуждения проблемы загрязнения моря с судов. Конференция



завершилась принятием первой в истории всеобъемлющей конвенции, посвященной борьбе с загрязнением, – *Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов* (Конвенция МАРПОЛ).

В 1978 году ИМО созвала *Конференцию по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения*. Эта Конференция приняла протокол к Конвенции МАРПОЛ 1973 года, который ввел дополнительные меры, включая требования, касающиеся некоторых эксплуатационных методов, и ряд измененных требований к конструкции судов. Фактически Протокол 1978 года к Конвенции МАРПОЛ 1973 года включает первоначальный текст Конвенции с изменениями. Этот объединенный документ, который обычно называют «МАРПОЛ 73/78», вступил в силу в октябре 1983 года. С тех пор в Конвенцию несколько раз вносились поправки.

Конвенция МАРПОЛ регулирует вопросы загрязнения не только нефтью, но также химическими и другими вредными веществами, мусором и сточными водами. Кроме того, согласно Приложению VI, принятому в 1997 году, под действие Конвенции подпадает загрязнение воздушной среды и выбросы с судов. Пересмотренное Приложение VI, принятое в 2008 году и вступившее в силу в 2010 году, предусматривает постепенное сокращение выбросов окислов серы (SOx) с судов и дальнейшее сокращение выбросов окислов азота (NOx) из судовых двигателей. Поправки, принятые в 2011 году, включают обязательные меры по снижению выбросов парниковых газов (ПГ) от

международного судоходства, а также делают обязательным применение конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов и наличие плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) для всех судов. Эти поправки вступили в силу 1 января 2013 года.

В ИМО также обсуждаются рыночные меры, которые, в случае их принятия, дополняют глобальный режим регулирования, направленный на ограничение и сокращение выбросов парниковых газов с судов, и таким образом будут способствовать замедлению темпов изменения климата.

В 1990 году ИМО приняла *Международную конвенцию по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству* (Конвенция БЗНС). Ее целью является повышение потенциала стран в области ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Конвенция вступила в силу в мае 1995 года. В 2000 году был принят протокол к Конвенции, касающийся опасных и вредных веществ (Протокол БЗНС-ОВВ). Он вступил в силу в 2007 году.

В 1996 году ИМО приняла *Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ* (Конвенция ОВВ). Конвенция устанавливает двухуровневую систему предоставления компенсаций в объеме приблизительно до 250 млн. фунтов стерлингов. Она охватывает не только случаи загрязнения, но и другие угрозы, такие как пожар и взрыв. С целью обновления

Конвенции 1996 года в 2010 году был принят соответствующий протокол.

ИМО выполняет функции Секретариата по отношению к *Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов* 1972 года (Лондонская конвенция), которая вступила в силу в 1975 году. Протокол 1996 года к Лондонской конвенции, вступивший в силу в 2006 году, в конечном итоге заменит собой Конвенцию 1972 года. Протокол 1996 года запрещает сброс в море отходов, за исключением некоторых материалов, включенных в одобренный перечень.

В 2001 году ИМО приняла *Международную конвенцию о контроле за противообрастающими системами на судах* (Конвенция ПОС). Она запрещает использование вредных оловосодержащих органических

соединений в противообрастающих красках, которые применяются на судах, и устанавливает механизм для предотвращения возможного использования других вредных веществ в противообрастающих системах в будущем. Конвенция вступила в силу в 2008 году.

В 2004 году была принята *Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими*, которая направлена на предотвращение потенциально губительных последствий распространения инвазивных вредных водных организмов, перевозимых в судовых балластных водах.

В мае 2009 года ИМО приняла *Гонконгскую международную конвенцию о безопасной и экологически рациональной утилизации судов.*



УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



УСТОЙЧИВОЕ
РАЗВИТИЕ:
ВКЛАД ИМО ПОСЛЕ
КОНФЕРЕНЦИИ РИО+20

Морской транспорт является основой мировой торговли и глобализации. Двадцать четыре часа в сутки круглый год суда перевозят грузы во все уголки земного шара. В ближайшие годы значимость этой деятельности будет возрастать наряду с прогнозируемым увеличением объема мировой торговли, поскольку, как ожидается, миллионы людей смогут вырваться из нищеты благодаря расширению доступа к основным материальным благам, товарам и продуктам.

Мир зависит от безопасной, надежной и эффективной международной судоходной отрасли, а это может быть достигнуто только в рамках комплексной нормативно-правовой базы, которую разрабатывает и обновляет ИМО. Режим регулирования, разработанный ИМО, представляет собой основу для безопасного, эффективного и экологически рационального развития инфраструктуры морского транспорта в различных странах.

Конференция ООН по устойчивому развитию «Рио+20», которая состоялась в Рио-де-Жанейро в 2012 году, приняла итоговый документ под названием «Будущее, которого мы хотим».



В данном документе содержится призыв к принятию широкого круга мер, а также подтверждение приверженности правительства курсу на переход к «зелёной экономике», развитие которой происходит в контексте трех в равной степени значимых компонентов устойчивого развития – экономическом, социальном и экологическом.

ИМО разработала концепцию устойчивого развития морского транспорта, которая включает комплекс целей и мер и предназначена для того, чтобы подчеркнуть важность морского транспорта, уделяя особое внимание:

1. культуре безопасности и бережному отношению к окружающей среде;
2. образованию и профессиональной подготовке в морской отрасли, а также оказанию поддержки морякам;
3. энергоэффективности и взаимодействию между судами и портами;
4. энергоснабжению судов;
5. системам поддержки морских перевозок и информационного содействия им;
6. охране на море;
7. техническому сотрудничеству;
8. новым технологиям и инновациям;
9. механизмам финансирования, финансовой ответственности и страхования; и
10. управлению океаном.

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ

В 1965 году ИМО приняла *Конвенцию по облегчению международного морского судоходства*. Ее основными целями являются предотвращение неоправданных задержек при морских перевозках, содействие сотрудничеству между правительствами и обеспечение максимально возможного уровня унификации портовых формальностей и процедур, связанных с приходом, стоянкой и отходом судов. Конвенция вступила в силу в 1967 году.

В 1971 году ИМО, в сотрудничестве с Международным агентством по атомной энергии и Европейским агентством по ядерной энергии Организации экономического сотрудничества и развития, созвала конференцию, которая приняла *Конвенцию о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов*.

В 1974 году ИМО приняла *Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа*, устанавливающую режим ответственности за ущерб, причиненный пассажирам морских судов.

Общие вопросы ответственности судовладельцев были отражены в конвенции, принятой в 1957 году. В 1976 году ИМО приняла новую *Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям* (Конвенция ОМТ), в соответствии с которой максимальные суммы компенсационных выплат в некоторых случаях были повышены на 300 процентов. Предельные суммы выплат установлены для двух видов требований: требований, связанных со

смертью или телесными повреждениями, и имущественных требований, касающихся нанесения ущерба судам, имуществу или портовым сооружениям.

Большую часть прошлого столетия спасание на море основывалось на принципе «без спасения нет вознаграждения» («no cure, no pay»). Хотя этот принцип успешно использовался во многих случаях, он не учитывал загрязнение окружающей среды: спасатель, который предотвращает значительный ущерб, являющийся результатом загрязнения, но не обеспечивает спасения судна и его груза, не может рассчитывать на компенсацию. *Международная конвенция о спасании* 1989 года была принята с целью устранить это упущение. Она вступила в силу в июле 1996 года.

В 2007 году ИМО приняла *Найробийскую международную конвенцию об удалении затонувших судов* 2007 года, которая дает государствам правовую основу для удаления или обеспечения удаления затонувших судов, представляющих потенциальную опасность для людей, грузов и иного имущества, а также для морской среды.



КОДЕКСЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ИМО

В дополнение к конвенциям и другим официальным договорным актам ИМО приняла несколько сотен рекомендаций по широкому кругу вопросов.

Некоторые из них представляют собой кодексы, руководства или практические рекомендации, касающиеся важных вопросов, урегулирование которых с помощью официальных договорных актов не представляется целесообразным. Хотя рекомендации – в форме кодексов или в иной форме – обычно не являются юридически обязательными для правительств, они выполняют функцию руководящих указаний для разработки национальных правил и требований. Некоторые кодексы приобрели обязательную силу согласно соответствующим положениям Конвенции СОЛАС и/или Конвенции МАРПОЛ.

На практике многие правительства применяют положения рекомендаций, включая их полностью или частично в национальное законодательство или правила. В некоторых случаях важным кодексам придана обязательная сила путем включения ссылок на них в ту или иную конвенцию.

В соответствующих случаях рекомендации могут содержать новые требования, которые признаны полезными или необходимыми, исходя из опыта, приобретенного в ходе применения ранее принятых положений. В других случаях рекомендации разъясняют различные вопросы, возникающие в связи с конкретными

мерами, и тем самым обеспечивают их единообразное толкование и применение во всех странах.

Примеры основных рекомендаций, кодексов и подобных им документов, принятых за истекшие годы:

- *Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)* в первоначальной редакции принят в 1965 году; приобрел обязательную силу в соответствии с поправками к Конвенции СОЛАС, принятыми в 2002 году;
- *Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ)* 1965 года; *Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ)* 2008 года; приобрел обязательную силу в соответствии с поправками к Конвенции СОЛАС, принятыми в 2008 году;
- *Международный свод сигналов* (все функции, касающиеся данного документа, были переданы Организации в 1965 году);
- *Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ)* 1971 года;
- *Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы* 1973 года;
- *Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов* 1974 года;
- *Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом* 1975 года;

- *Кодекс безопасности судов с динамическими принципами поддержания* 1977 года;
- *Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок* (Кодекс ПБУ) 1979 года;
- *Кодекс по уровням шума на судах* 1981 года;
- *Кодекс по безопасности ядерных торговых судов* 1981 года;
- *Кодекс по безопасности судов специального назначения* 1983 года;
- *Международный кодекс по газовозам* (МКГ) 1983 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС;
- *Международный кодекс по химовозам* (МКХ) 1983 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенциями СОЛАС и МАРПОЛ;
- *Кодекс по безопасности водолазных комплексов* 1983 года;
- *Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью* 1991 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС;
- *Международный кодекс по управлению безопасностью* (МКУБ) 1993 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС;
- *Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов* (Кодекс ВС) 1994 и 2000 годов; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС;
- *Международный кодекс по спасательным средствам* (КСС) 1996 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС;
- *Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость* (Кодекс МИО) 1996 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС;
- *Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей* (Технический кодекс по NO_x) 1997 года; приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ.

Другие важные рекомендации посвящены таким вопросам, как системы разделения движения (которые разделяют суда, движущиеся в противоположных направлениях, путем установления центральной зоны, в которой движение судов запрещено); принятие технических руководств, таких как *Стандартный морской навигационный словарь-разговорник (SMCP)*, *Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию* (совместно с Международной организацией гражданской авиации) и *Руководство по борьбе с загрязнением нефтью*; подготовка экипажей; эксплуатационные требования к судовому оборудованию и многим другим вопросам. Кроме того, разработаны руководства для оказания помощи в осуществлении конкретных конвенций и документов.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ

Целью программы технической помощи ИМО является оказание помощи развивающимся странам в ратификации конвенций ИМО и обеспечении выполнения требований, содержащихся в международных конвенциях, таких как конвенции СОЛАС и МАРПОЛ. В рамках этой программы ИМО привлекает ряд советников и консультантов для предоставления рекомендаций правительствам, и каждый год Организация выступает в качестве организатора или участника многочисленных семинаров, практикумов и других мероприятий по оказанию помощи в реализации мер, выработанных ИМО. Некоторые мероприятия проводятся в штаб-квартире ИМО, а многие другие – в самих развивающихся странах.

В 1977 году, признавая важность осуществления принятых ею документов, Организация стала первым учреждением системы ООН, которое учредило Комитет по техническому сотрудничеству.

ИМО создала небольшие представительства в некоторых развивающихся регионах, которые помогают Организации вносить вклад в разработку национальных и региональных планов развития и активно участвуют в подготовке, реализации и координации осуществления Объединенной программы технического сотрудничества (ОПТС) ИМО. В настоящее время ИМО располагает

одним региональным консультантом по морским вопросам в Карибском регионе, базирующимся в Порт-оф-Спейн, Тринидад и Тобаго, и четырьмя региональными координаторами, базирующимися в Абиджане, Кот-д'Ивуар (франкоязычные страны Западной и Центральной Африки), Аккре, Гана (англоязычные страны Западной и Центральной Африки), Найроби, Кения (Восточная и Южная Африка), и Маниле, Филиппины (Восточная Азия).

Важнейшим элементом программы технической помощи является подготовка кадров. Решения ИМО могут эффективно осуществляться лишь в том случае, если ответственные лица пройдут всестороннюю профессиональную подготовку, поэтому ИМО содействовала созданию или совершенствованию морских учебных заведений во многих странах мира. Некоторые из них работают исключительно для удовлетворения потребностей отдельной страны. Другие созданы с целью решения кадровых проблем того или иного региона, что в высшей степени целесообразно в тех случаях, когда потребность в квалифицированном персонале в отдельных странах не настолько велика, чтобы оправдать существенные финансовые затраты, необходимые для создания таких учреждений. ИМО также разработала ряд типовых курсов обучения для учебных заведений.

В то время как ИМО предоставляет экспертную поддержку таким проектам,

их финансирование осуществляется из различных источников, включая совместные целевые фонды нескольких доноров, финансовые механизмы ИМО и организаций-доноров, а также партнерские соглашения с различными странами. Отдельные государства также предоставляют весьма значительную помощь в натуральной форме, например, путем организации семинаров и предоставления возможностей для обучения курсантов и других специалистов из развивающихся стран. Все это позволило ИМО создать успешную программу стипендий, которая на протяжении многих лет помогала осуществлять подготовку тысяч специалистов.

Наиболее грандиозным из всех проектов ИМО в области технической помощи является Всемирный морской университет в Мальмё, Швеция, который был открыт в 1983 году. Его целью является обеспечение высокого уровня подготовки граждан развивающихся стран, которые уже достигли достаточно высокого профессионального уровня в своих странах, но которым полезно пройти дополнительную программу интенсивной подготовки.



На годичных или двухгодичных программах подготовки в университете одновременно обучаются около 200 студентов.

ИМО также учредила Институт международного морского права на Мальте для оказания помощи в подготовке достаточного числа экспертов по морскому праву, обладающих соответствующими знаниями и навыками, с целью содействия осуществлению и обеспечению выполнения норм международного морского права и, в частности, обширного свода норм и правил, разработанных под эгидой ИМО, – особенно в развивающихся странах.

Начиная с 2006 года ОПТС реализуется в увязке с целями в области развития, сформулированными в Декларации тысячелетия ООН (ЦРДТ). Это делается для того, чтобы мероприятиям в рамках ОПТС, способствующим достижению ЦРДТ, уделялось первоочередное внимание с учетом особых потребностей наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств, а также специфики транспортных потребностей африканского континента.

В настоящее время на первый план выходят вопросы устойчивого развития, что способствует поддержке новых инициатив, направленных на содействие устойчивому развитию морского судоходства.

СИСТЕМА ПРОВЕРКИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ИМО

ИМО предпринимает шаги к принятию обязательной системы проверки, которая должна прийти на смену добровольной системе проверки государств-членов ИМО, успешно внедренной в 2005 году. Система проверки предназначена для предоставления государствам-членам всесторонней и объективной оценки того, насколько эффективно они выполняют требования имеющих обязательную силу документов ИМО, которые охвачены этой системой, и управляют процессами в данной сфере.

Предполагается, что система проверки приведет к многочисленным положительным результатам, включая выявление областей, в которых укрепление организационного потенциала (например, в форме оказания технической помощи ИМО государствам-членам) будет иметь наибольший эффект. Сами государства-члены получают по этому каналу обратной связи ценную информацию, предназначенную для оказания им помощи в расширении их собственных возможностей по реализации применимых документов на практике, а извлеченные из опыта проведения проверок уроки общего характера доводятся до сведения всех государств-членов с целью их максимального широкого распространения. Первые проверки в рамках добровольной системы были проведены в 2006 году.

Ожидается, что для придания системе обязательной силы Ассамблея

ИМО в 2013 году примет Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), который установит требования к проверкам и будет предназначен для определения того, в какой степени договаривающиеся правительства будут обеспечивать полное и всестороннее соблюдение положений ключевых международных договоров ИМО. Впоследствии в соответствующие договорные документы будут внесены изменения в целях придания Кодексу ОДИ обязательной силы на основании этих документов, которые включают *Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года* (Конвенция СОЛАС) с поправками, *Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов* (Конвенция МАРПОЛ), *Международную конвенцию о грузовой марке 1966 года* (Конвенция ГМ 1966 года) и *Протокол 1988 года к ней*, *Международную конвенцию по обмеру судов 1969 года* (Конвенция по обмеру судов 1969 года), *Конвенцию о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками* (МППСС 1972 года) и *Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками* (Конвенция ПДНВ 1978 года).



КАК ИМО РАБОТАЕТ

ИМО осуществляет свою деятельность при помощи ряда специализированных комитетов и подкомитетов. Все эти органы состоят из представителей государств-членов.



Официальные соглашения о сотрудничестве заключены более чем с 60 межправительственными организациями, а свыше 70 неправительственных международных организаций имеют консультативный статус, позволяющий им участвовать в работе различных органов ИМО в качестве наблюдателей. Они представляют широкий спектр организаций морской, правовой и экологической направленности, которые содействуют работе различных органов и комитетов ИМО путем предоставления информации, документов и экспертных заключений. В то же время ни одна из этих организаций не имеет права голоса.

Разработка той или иной конвенции обычно начинается в рамках комитета или подкомитета, после чего проект подготовленного документа представляется участникам конференции, на которую приглашаются делегации всех государств системы Организации Объединенных Наций, включая государства, которые могут не

являться членами ИМО. Конференция принимает окончательный текст, который направляется правительствам для ратификации.

Принятый таким образом документ вступает в силу после выполнения ряда требований, которые во всех случаях включают его ратификацию определенным количеством стран. Как правило, чем более важной является конвенция, тем более строгие требования предъявляются к ее вступлению в силу. Выполнение требований конвенции обязательно для стран, являющихся ее участниками. Некоторые кодексы имеют обязательную силу на основании одной или нескольких международных конвенций, в то время как другие кодексы и рекомендации, принятые Ассамблеей ИМО, не имеют обязательной силы для правительств. В то же время их содержание может быть ничуть не менее важным, и во многих случаях они осуществляются правительствами путем включения их в национальное законодательство.

КАК ПРИОБРЕСТИ ПУБЛИКАЦИИ

Тексты конвенций и других документов ИМО, а также публикации по другим вопросам и издания в электронном формате можно приобрести в издательской службе ИМО:

IMO Publishing Service
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

Текущий каталог можно получить по запросу или найти на вебсайте ИМО: www.imo.org, на котором посетители могут также воспользоваться услугами книжного интернет-магазина.

ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ ИМО

ПО СОСТОЯНИЮ НА ОКТЯБРЬ 2013 ГОДА

Австралия, Австрия, Азербайджан, Албания, Алжир, Ангола, Антигуа и Барбуда, Аргентина, Багамские Острова, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Белиз, Бельгия, Бенин, Болгария, Боливия (Многонациональное Государство), Босния и Герцеговина, Бразилия, Бруней-Даруссалам, бывшая югославская Республика Македония, Вануату, Венгрия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Вьетнам, Габон, Гаити, Гайана, Гамбия, Гана, Гватемала, Гвинея, Гвинея-Бисау, Германия, Гондурас, Гренада, Греция, Грузия, Дания, Демократическая Республика Конго, Джибути, Доминика, Доминиканская Республика, Египет, Зимбабве, Израиль, Индия, Индонезия, Иордания, Ирак, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Йемен, Кабо-Верде, Казахстан, Камбоджа, Камерун, Канада, Катар, Кения, Кипр, Кирибати, Китай, Колумбия, Коморские Острова, Корейская Народно-Демократическая Республика, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Латвия, Либерия, Ливан, Ливия, Литва, Люксембург, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Малайзия, Мальдивские Острова, Мальта, Марокко, Маршалловы Острова, Мексика, Мозамбик, Монако, Монголия, Мьянма, Намибия, Непал, Нигерия, Нидерланды, Никарагуа, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Острова Кука, Пакистан, Палау, Панама, Папуа-Новая Гвинея, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сальвадор, Самоа, Сан-Марино, Сан-Томе и Принсипи, Саудовская Аравия, Сейшельские Острова, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Сербия (Республика), Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Соломоновы Острова, Сомали, Судан, Суринам, Сьерра-Леоне, Таиланд, Тимор-Лешти, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тувалу, Тунис, Туркменистан, Турция, Уганда, Украина, Уругвай, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эквадор, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эстония, Эфиопия, Южная Африка, Ямайка, Япония.

АССОЦИИРОВАННЫЕ ЧЛЕНЫ

Гонконг, Китай; Макао, Китай; Фарерские Острова.



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

Tel +44 (0)20 7735 7611

Fax +44 (0)20 7587 3210

Email info@imo.org

www.imo.org

N096R