



ОРГАНИЗАЦИЯ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

# ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ



Distr.  
GENERAL

A/36/233  
9 June 1981  
RUSSIAN  
ORIGINAL: ENGLISH

---

Тридцать шестая сессия  
Пункт 69j первоначального перечня\*

РАЗВИТИЕ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:  
ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

Загрязнение моря

Записка Генерального секретаря

Генеральный секретарь имеет честь настоящим препроводить доклад Межправительственной морской консультативной организации, касающийся проблем загрязнения морской среды и представленный в соответствии с пунктом 5 резолюции 34/183 Генеральной Ассамблеи от 18 декабря 1979 года.

---

\*A/36/50.

81-13751

/...

# СОДЕРЖАНИЕ

|  | <u>Пункты</u> | <u>Стр.</u> |
|--|---------------|-------------|
| I. ВВЕДЕНИЕ .....  | I - 3         | 4           |
| II. МАНДАТ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ<br>МОРСКОЙ КОНСУЛЬТАТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ<br>(ИМКО) .....        | 4 - 29        | 5           |
| А. Как ИМКО осуществляет свои полномочия   | I3 - I5       | 8           |
| В. Проблема загрязнения моря .....   | I6            | 8           |
| С. Источники загрязнения моря .....  | I7 - I8       | 9           |
| D. Работа ИМКО над проблемами загрязне-<br>ния моря .....  | I9 - 28       | 10          |
| Е. Техническое сотрудничество и техни-<br>ческая помощь .....  | 29            | 13          |
| III. БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРЕ .....  | 30 - 42       | 15          |
| А. Введение .....  | 30            | 15          |
| В. Работа Комитета по безопасности на<br>море и его подкомитетов .....                                       | 31 - 33       | 15          |
| С. Конвенции о безопасности на море ...  | 34 - 42       | 16          |
| IV. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРЯ И БОРЬБА<br>С НИМ .....  | 43 - 87       | 19          |
| А. Комитет по защите морской среды ....  | 43 - 47       | 19          |
| В. Международные конвенции по предотвра-<br>щению загрязнения моря с судов и<br>борьбе с ним .....           | 48 - 68       | 20          |
| С. Компенсация ущерба, нанесенного<br>загрязнением .....   | 69 - 74       | 25          |
| D. Конвенция по предотвращению загряз-<br>нения моря сбросами отходов и других<br>материалов 1972 года ..... | 75 - 77       | 26          |

/...

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

|  | <u>Пункты</u> | <u>Стр.</u> |
|--|---------------|-------------|
| Е. Подготовка к возможным ситуациям .....  | 78 - 84       | 27          |
| Ф. Совместная группа экспертов по научным аспектам предотвращения загрязнения моря ..... | 85 - 87       | 28          |
| У. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ПЕРЕДАЧА ТЕХНОЛОГИИ .....                                | 88 - 95       | 30          |
| А. Создание и укомплектование кадрами морских администраций .....                        | 91            | 30          |
| В. Подготовка моряков .....  | 92            | 31          |
| С. Стипендии и курсы по подготовке кадров .....  | 93            | 31          |
| Д. Финансирование технического сотрудничества .....                                      | 94 - 95       | 31          |
| VI. ВЫВОДЫ .....   | 96 - 100      | 33          |

ПРИЛОЖЕНИЯ

- I. КОНВЕНЦИИ И ДРУГИЕ ДОГОВОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С РАБОТОЙ ИМКО
- II. РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРАВИЛА ИМКО, ОТНОСЯЩИЕСЯ К БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ
- III. ПРОГРАММА ИМКО В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

/...

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. На своей тридцать четвертой сессии Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 34/183 от 18 октября 1979 года по вопросу о загрязнении моря.

2. В этой резолюции Генеральная Ассамблея, среди прочего, напомнила о всеобъемлющих международных конвенциях, рекомендациях, планах разделения движения и процессуальных кодексах, принятых во многих областях Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО) специально в целях повышения безопасности на море, обеспечения эффективности судоходства и защиты морской среды; настоятельно призвала компетентные международные учреждения, в частности ИМКО, ускорить и активизировать свою деятельность, связанную с различными аспектами загрязнения моря, в соответствии с работой, уже проделанной по этим вопросам третьей Конференцией Организации Объединенных Наций по морскому праву; настоятельно призвала все государства, которые еще не сделали этого, изучить возможность ратификации в ближайшее время международных документов, призванных обеспечить более надежную защиту морской среды, повысить безопасность судоходства и гарантировать подготовку и компетентность экипажей; и призвала все государства сотрудничать в целях осуществления национальных мер по эффективной борьбе с загрязнением моря без ущерба для результатов третьей Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву в отношении загрязнения моря. Наконец, Ассамблея просила ИМКО и Совет управляющих Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) продолжать рассмотрение проблем, касающихся загрязнения моря, и представить доклад об этом через Экономический и Социальный Совет Ассамблее на ее тридцать шестой сессии.

3. В ответ на просьбу Генеральной Ассамблеи Генеральный секретарь ИМКО представляет настоящий доклад о работе и деятельности Организации по проблемам, относящимся к загрязнению моря. Учитывая важность, которую Ассамблея придавала в резолюции 34/183 различным проблемным областям, относящимся к предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним, Генеральный секретарь ИМКО счел необходимым и уместным представить доклад о многих относящихся к этому и взаимосвязанных аспектах деятельности ИМКО, включая, в частности, меры и деятельность по повышению безопасности мореплавания, подготовку компетентного персонала, содействие и организацию мероприятий по предотвращению случаев загрязнения моря и разработку плана определения ответственности и обеспечения выплаты соответствующей компенсации в случае нанесения ущерба в результате загрязнения моря.

/...

## II. МАНДАТ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ МОРСКОЙ КОНСУЛЬТАТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМКО)

4. Когда обсуждался вопрос о создании специализированного учреждения Организации Объединенных Наций, занимающегося исключительно морскими вопросами, то главной задачей было создание международного механизма для повышения безопасности на море. Придание особого значения международному механизму явилось результатом признания того, что из-за бесспорно международного характера мореплавания действия по повышению безопасности мореплавания были бы более эффективными при осуществлении на международном уровне, а не отдельными странами, действующими односторонне и без координации друг с другом.

5. В такой обстановке в 1948 году была создана под эгидой Экономического и Социального Совета Морская конференция Организации Объединенных Наций. Конференция приняла конвенцию о создании Межправительственной морской консультативной организации в качестве первого международного органа, занимающегося исключительно морскими вопросами. Конвенция вступила в силу в 1958 году, и ИМКО начала функционировать в январе 1959 года в качестве специализированного учреждения Организации Объединенных Наций.

6. В течение периода между принятием Конвенции в 1948 году и вступлением ее в силу в 1958 году, помимо вопросов безопасности на море, другие вопросы морского характера привлекали внимание международной общественности. Одним из наиболее важных была угроза загрязнения моря с судов, особенно загрязнение нефтью, перевозимой танкерами. И в 1954 году по этому вопросу уже была принята международная конвенция, то есть за четыре года до начала функционирования ИМКО. Сознывая тесную связь между Конвенцией 1954 года и целями ИМКО, правительства, принявшие эту Конвенцию, согласились, что ответственность за ее выполнение и внесение в нее поправок должна нести ИМКО после того, как эта организация начнет функционировать. Поэтому ИМКО взяла на себя эти функции после начала осуществления своей деятельности в январе 1959 года.

7. Таким образом, повышение безопасности на море и предотвращение загрязнения моря были двумя целями ИМКО с самого начала ее существования. Как указано в Конвенции о ее создании, цели ИМКО состоят в том, чтобы обеспечивать механизм сотрудничества между правительствами в области правительственного регулирования и мероприятий, относящихся ко всякого рода техническим вопросам, затрагивающим международное торговое судоходство; содействовать и облегчать всеобщее принятие самых высоких практически возможных норм в вопросах, касающихся безопасности на море, эффективности судоходства и предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним; решать административные и юридические вопросы, связанные с целями, изложенными в Конвенции.

/...

8. Для достижения этих целей Организации в Конвенции были указаны следующие ее функции:

а) рассматривать и выносить рекомендации по любым вопросам в рамках поставленных перед ней целей, которые могут быть переданы ей членами Организации, любым органом или специализированным учреждением Организации Объединенных Наций или любой другой межправительственной организацией;

б) обеспечивать разработку проектов конвенций, соглашений или других соответствующих документов и рекомендовать их правительствам и межправительственным организациям, а также созывать такие совещания, какие могут явиться необходимыми;

с) обеспечивать механизм для консультаций и обмена информацией между правительствами-членами;

д) осуществлять другие функции, возникающие в связи с вышеупомянутыми функциями, в частности те, которыми она наделена в соответствии с другими международными документами, касающимися морских вопросов и воздействия судоходства на морскую среду;

е) облегчать по мере необходимости техническое сотрудничество в рамках Организации.

9. В январе 1959 года ИМКО, в которую первоначально входило 31 государство, начала функционировать. За истекшие с того момента два десятилетия произошли огромные изменения в мировых морских перевозках и в отраслях, связанных с морскими перевозками. Произошел значительный рост объема морских перевозок балкерных сырьевых товаров, из которых нефть до сих пор представляет собой самый значительный компонент; число и разнообразие судов, используемых для морских перевозок, резко увеличилось — до такой степени, что в настоящее время имеется более 70 000 судов с валовой вместимостью 400 млн. регистровых тонн. Появление таких сложных судов, как контейнеровозы, супертанкеры дедвейтом более полмиллиона тонн, суда типа Ро-Ро, суда для перевозки химических веществ и балкеры, а также судов на воздушной подушке (при этом перечислены лишь некоторые из них), придало новые размеры проблеме безопасности на море и предотвращению загрязнения моря перевозимыми судами грузами. Все эти изменения произошли в течение периода, когда все большее и большее число стран мира во все большей степени сознает важность морских перевозок и другой морской деятельности в своих национальных планах развития и когда народы мира все более остро сознают необходимость защиты морей и океанов от опасности загрязнения.

10. Фактическим результатом было привлечение внимания к первостепенной необходимости существования согласованных на международном уровне стандартов и правил для повышения безопасности на море и предотвращения загрязнения моря и к пользе разработки международных соглашений

/...

о выполнении этих стандартов и правил на глобальной основе. Это в свою очередь привело к более широкому признанию важности и значения ИМКО как международного органа с соответствующими полномочиями.

11. Широкое признание в мире и заинтересованность в работе ИМКО привели к расширению ее членского состава с 31 до 121 правительства-члена и одного ассоциированного члена. Поскольку членами организации являются развитые и развивающиеся страны всех регионов мира и более чем 80 процентов членов принадлежит к развивающемуся миру, ИМКО, безусловно, является универсальным органом с подлинно глобальными полномочиями.

12. Признавая и принимая универсальный характер и глобальное значение полномочий Организации, правительства-члены посредством тщательно разработанных и прагматичных шагов усовершенствовали организационную структуру и рационализировали методы работы и процедуры Организации для того, чтобы дать ей возможность с максимальной эффективностью и экономичностью осуществлять имеющие всевозрастающее значение полномочия. Организация в настоящее время осуществляет свою деятельность посредством высоко координированной системы межправительственных органов. Ассамблея, высший руководящий орган, состоит из всех членов Организации. Совет, который несет ответственность перед Ассамблеей и осуществляет ее функции между ее созываемыми раз в два года сессиями, в настоящее время состоит из 24 членов, избираемых Ассамблеей. Поправка к Конвенции ИМКО, принятая в 1979 году, по своему вступлении в силу расширит членский состав Совета до 32, сделав его еще более представительным, отражая значительно возросший членский состав Организации. Ниже этих двух руководящих органов имеются комитеты, которые, в случае необходимости, при содействии вспомогательных органов несут ответственность за рассмотрение, разработку и усовершенствование международных стандартов и правил различного рода для регулирования морских перевозок и другой морской деятельности в интересах обеспечения безопасности на море и предотвращения загрязнения морей. Эти комитеты - Комитет по безопасности на море, Комитет по защите морской среды и Юридический комитет - открыты для полного участия всех членов ИМКО. Кроме того, существует также открытый для всех членов Комитет по техническому сотрудничеству, который несет ответственность за рассмотрение всех вопросов, связанных с проектами и деятельностью ИМКО в области технического сотрудничества. Ассамблея постановила, что все вышеперечисленные комитеты должны быть институционализированы в Конвенции Организации; поправки в этом отношении, принятые в 1975 и 1979 годах, находятся в стадии утверждения и, как ожидается, вступят в силу в самом ближайшем будущем. И, наконец, Комитет по упрощению формальностей, который действует в качестве вспомогательного органа Совета, также открыт для участия всех членов ИМКО.

/...

А. Как ИМКО осуществляет свои полномочия

13. ИМКО осуществляет свои полномочия двумя основными способами: во-первых, путем предоставления механизма для рассмотрения, принятия, обзора и пересмотра значительного комплекса международных правил, стандартов и процедур, касающихся различных аспектов безопасности на море и предотвращения загрязнения моря и борьбы с ним; во-вторых, путем содействия и оказания поддержки эффективному осуществлению и применению стандартов и правил правительствами и всеми другими заинтересованными сторонами. За 22 года существования ИМКО она приняла комплекс международных правил, стандартов и процедур, охватывающих самые различные вопросы, — технические, административные и юридические, а также касающиеся судов, их эксплуатации и вопросов или процедур, нуждающихся в регулировании. Международные правила и стандарты касаются проектов, конструкции, оборудования, экипажей и функционирования судов в целях обеспечения безопасности и предотвращения загрязнения и борьбы с ним. Были также разработаны практика и процедуры обработки грузов и действий в случае инцидентов, вызывающих загрязнение моря и побережья или ее угрозу, а также связанные с этим юридические и административные режимы и мероприятия.

14. Правила, стандарты и практика ИМКО принимаются в качестве положений международных договорных документов или в соответствующих случаях в форме кодексов, рекомендованной практики или руководящих принципов, которые представляются для глобального применения через правительственные или другие соответствующие действия на национальном уровне.

15. Со времени начала своей деятельности в 1959 году ИМКО приняла или отвечала за осуществление более 30 договорных документов. Из них 27 все еще в полной мере действительны в международном плане, при этом 18 находятся в силе или отвечают условиям вступления в силу. Договорные документы дополняются и усиливаются еще большим числом кодексов и рекомендаций, которые, не имея юридической силы в международном плане, тем не менее имеют большое значение в борьбе за безопасность на море и предотвращение загрязнения. Большая часть из них имеет юридические последствия и применяется государствами через их национальное законодательство.

В. Проблема загрязнения моря

16. Беспокойство в мире в связи с загрязнением морей увеличилось в последние годы частично в результате беспрецедентных перевозок нефти и других веществ, представляющих потенциальную опасность загрязнения моря. Масштабы данной проблемы можно проиллюстрировать следующими фактами:

/...



а) в 1979 году общий объем перевозок нефти в международной торговле составил 1 752 млн. тонн, из которых 1 495 млн. тонн (85 процентов) пришлось на сырую нефть и 257 млн. тонн (15 процентов) на готовые нефтепродукты;

б) в дополнение к международным перевозкам, согласно оценкам, более 300 млн. тонн было перевезено вдоль берегов между портами одних и тех же государств;

с) в любой данный момент приблизительно 150 млн. тонн нефти перевозится на судах между портами;

д) в 1980 году для международных перевозок нефти использовалось 3 300 нефтяных танкеров дедвейтом 10 000 тонн и приблизительно такое же число более мелких судов было занято каботажными перевозками;

е) средняя грузоподъемность танкеров, использовавшихся в 1980 году в международной торговле, была 100 000 тонн; из них у 400 превышала 250 000 тонн, и при этом семь имели грузоподъемность более 500 000 тонн;

ф) балкерные перевозки вредных веществ, за исключением нефти, составляли ежегодно 30 млн. тонн, в число которых входит более 200 различных веществ, перевозимых на 650 специально сконструированных судах.

### С. Источники загрязнения моря

17. Загрязнение моря возникает по многим причинам, не все из которых связаны с судами. На деле, как указывается в докладе Национальной академии наук Соединенных Штатов Америки, озаглавленном "Нефть в морской среде", более 60 процентов загрязнения моря происходит не с судов, а из других источников. Тем не менее верно то, что загрязнение моря с судов, его предотвращение и борьба с ним в последние годы были вопросами, вызывающими все большее законное беспокойство правительств и международного сообщества.

18. Двумя основными видами загрязнения моря с судов являются "случайное загрязнение" и "оперативное загрязнение". Случайное загрязнение возникает в результате столкновения, посадки на мель, пожара или взрыва на судах, перевозящих такие загрязняющие вещества, как, например, сырая нефть. В результате этого часто происходит катастрофическое загрязнение ограниченного района, и во многих случаях возникает это в результате недостаточной подготовки экипажа или отсутствия процедур по обеспечению безопасности. Предотвращение таких аварий путем установления стандартов необходимых мер безопасности, навигационных правил и обеспечения соответствующей квалификации личного состава судов является важной частью работы ИМКО. Оперативное загрязнение обычно

/...

вызывается промывкой танков, сбросом балласта, неправильным функционированием оборудования или отсутствием необходимых контрольных устройств. ИМКО последовательно повышала допустимые стандарты для сброса веществ за борт в соответствии с улучшением технологии и для достижения ее цели установления "самых высоких практически возможных норм" в областях, входящих в сферу ее полномочий.

#### D. Работа ИМКО над проблемами загрязнения моря

19. Осуществляя свои полномочия и стремясь к достижению целей, поставленных в области борьбы с загрязнением моря, ИМКО и ее правительства-члены руководствуются тремя основными положениями.

20. Первое из этих положений состоит в том, что предотвращение загрязнения с судов в своей основе является аспектом безопасности на море и поэтому наиболее эффективным средством предотвращения загрязнения является повышение безопасности судов и обеспечение их безопасного использования.

21. Второе положение состоит в том, что, как и в случае с безопасностью на море, эффективное предотвращение загрязнения моря требует сотрудничества, вклада и усилий многих сторон, включая правительства и их морскую администрацию, судовладельцев, судостроителей, классификационных обществ, страховые и другие коммерческие и промышленные круги и моряков на всех уровнях.

22. Третье положение заключается в том, что загрязнение, возникающее в связи с судоходством, поднимает проблемы, являющиеся международными по своей природе и размаху и которые поэтому могут быть решены лишь посредством международного сотрудничества, а не односторонних действий государств. Из этого вытекает, что как принятие стандартов и правил, так и их осуществление должно иметь международную основу для того, чтобы отвечать предъявляемым требованиям и быть эффективным.

23. Программа работы ИМКО над проблемами загрязнения моря состоит из четко определенных, но тесно увязанных видов деятельности, направленных на решение отдельных проблем таким образом, что они представляют собой прагматически скоординированную и практически осуществимую схему. Эта программа состоит из:

а) разработки технически правильных систем для содействия достижению максимальной безопасности путем принятия международных правил и стандартов в целях предотвращения несчастных случаев на море, предотвращая тем самым возникающее в таких случаях загрязнение;

/...

b) введения требований технического и административного характера через установление соответствующих согласованных на международном уровне стандартов для предотвращения загрязнения, возникающего в результате эксплуатации судов и другой деятельности на море;

c) содействия, разработки и составления международных планов и мероприятий (на региональной или субрегиональной основе в зависимости от конкретного случая) для ликвидации последствий загрязнения, которое может произойти, несмотря на все действия по его предотвращению;

d) разработки посредством ведения международных переговоров планов для обеспечения выплаты без задержек соответствующей компенсации тем, кто понес ущерб от загрязнения, включая правительства и государственные органы, которые могут нести значительные расходы по организации операций по очистке в связи с возникновением загрязнения;

e) установления приемлемых в международном плане стандартов для подготовки морского персонала и содействия разработке планов по обеспечению применения этих стандартов и того, чтобы стороны, занимающиеся деятельностью в области судоходства и имеющей к этому отношение деятельностью, могли бы применять их со знанием дела, используя необходимые навыки и опыт для обеспечения максимальной безопасности людей, судов и грузов, а также сохранения морской среды.

## 1. Установление стандартов

24. Программа ИМКО осуществляется в основном посредством рассмотрения, принятия, обзора и пересмотра соответствующих международных правил, стандартов и процедур, а также путем оказания содействия и предоставления помощи для эффективного осуществления и применения этих стандартов и правил правительствами и другими заинтересованными сторонами. Стандарты и правила существуют в форме конвенций, протоколов, рекомендаций, кодексов поведения и руководящих принципов, которые, будучи взятыми вместе, составляют всеобъемлющий комплекс глобальных стандартов, охватывающих все аспекты полномочий и целей ИМКО.

25. Там, где правила и стандарты воплощены в официальном договорном документе, они могут применяться по вступлении его в силу после ратификации или принятия необходимым числом правительств. Процесс введения в действие договорных документов по вопросам высокотехнического характера, как например те, которыми занимается ИМКО, требует времени и решения многих сложных проблем. Правительства должны изучить свои конституционные положения и национальные возможности прежде чем заявить о своем согласии быть связанными договором. В области регулирования судоходства ИМКО всегда придерживалась мнения, что важно, чтобы договор был принят значительным числом государств и применялся бы к достаточному числу судов, когда он вступит в силу в международном масштабе. Разработка договора, который был бы принят и тем самым

/...

применялся бы лишь небольшим числом государств с незначительной частью судов, подлежащих регулированию, не может внести вклад в достижение единообразия в международном плане, которое является основной целью договоров в этой области. По этой причине конвенции ИМКО обычно содержат довольно строгие условия вступления в силу. Тем не менее, поскольку правительства признают важность и достоинства таких документов, конвенции и протоколы ИМКО вступают в силу относительно быстро, средняя продолжительность периода между принятием и вступлением в силу составляет от трех до пяти лет. Хотя этот период может показаться довольно длинным, он не превышает среднюю продолжительность такого периода в данных вопросах и фактически значительно короче периодов, существующих в некоторых других областях. Действительно, период, после которого некоторые важные конвенции ИМКО вступили в силу, был значительно короче, чем средний период. Тем не менее у ИМКО нет самоуспокоенности и руководящие органы, комитеты и секретариат ИМКО постоянно предпринимают новые усилия для обеспечения того, чтобы документы, принятые ИМКО или под ее эгидой, вступали в силу быстрее.

## 2. Более широкое и эффективное применение принятых стандартов

26. Тем не менее, каким бы важным и необходимым ни было принятие международных стандартов, несомненно, еще более важно, чтобы эти стандарты применялись как можно более быстро, а также как можно более широко и эффективно. Таково твердое и единодушное мнение руководящих органов ИМКО и правительств-членов. Создав комплекс стандартов и правил, Организация на протяжении ряда лет уделяла первостепенное внимание обеспечению эффективного применения этих стандартов во всем мире. Это не означает отказа от использования процесса обзора и корректировки технических стандартов. Этот процесс является постоянным и обязательно должен продолжаться с целью учета развития техники и расширения знаний. Однако ИМКО установила, что этот процесс должен сопровождаться соответствующей и постоянной последующей деятельностью для обеспечения эффективного и универсального использования уже принятых стандартов и правил. Для достижения этой задачи полностью используются ресурсы всех органов и комитетов ИМКО.

## 3. Подготовка для повышения квалификации и сведения к минимуму зависящих от людей ошибок

27. Анализ крупных аварий, особенно тех, в результате которых погибли люди или произошло загрязнение морской среды, показывает, что большинство из них произошло в результате ошибок людей. Большинство аварий происходит либо из-за отсутствия подготовки, либо в связи с тем, что люди, ранее обученные выполнению каких-либо задач, не сделали этого должным образом. Человеческий фактор в безопасности на море — важнейший и неизбежный. Для предотвращения аварий, возникающих в результате ошибок людей, будет недостаточно иметь более совершенную конструкцию судов, это наоборот может породить больше проблем для неподготовленного или менее квалифицированного персонала. По этой причине значительная часть усилий ИМКО по повышению безопасности и

/...

предотвращению загрязнения направлена в настоящее время на повышение стандартов подготовки и усиление средств, необходимых для обеспечения того, чтобы моряки были в достаточной степени подготовлены для соответствия установленным стандартам. Это делается путем содействия более широкой ратификации и скорейшему вступлению в силу Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и путем предоставления технической и другой помощи развивающимся странам при создании и усовершенствовании морских учебных заведений, средств и планов, которые дадут им возможность обеспечивать соответствующую подготовку персонала для их морских программ.

#### 4. Семинары, симпозиумы, практикумы и курсы по подготовке

28. В качестве части усилий по содействию лучшему пониманию положений договорных документов и более ясной оценки необходимых и приемлемых для их осуществления мер Генеральный секретарь, используя необходимым образом руководящие указания и консультации соответствующих комитетов и осуществляя сотрудничество с правительствами и международными учреждениями-донорами, организовал семинары и симпозиумы по различным вопросам и проблемам в области безопасности на море и предотвращения загрязнения и борьбы с ним. Семинары и симпозиумы, которые были внесены в план работы ИМКО после проведения Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года, стали неотъемлемой частью деятельности ИМКО по содействию эффективному применению глобальных стандартов и правил. Семинары и симпозиумы проводились в различных центрах на глобальной, региональной или национальной основе в соответствии с потребностями и обстоятельствами в конкретных случаях. Польза и общая приемлемость этих семинаров, возможно, наилучшим образом была продемонстрирована проявлением к этому большого интереса со стороны правительств-членов. Участники привлекались из многих стран всех регионов мира, особенно из развивающихся стран, и в настоящее время является несомненным то, что семинары и симпозиумы стали важной и ценной частью общих методов работы ИМКО по содействию безопасности на море и предотвращению загрязнения моря с судов. Генеральный секретарь продолжает свою деятельность по обеспечению дополнительной финансовой поддержки для этой деятельности.

#### Е. Техническое сотрудничество и техническая помощь

29. В целях незамедлительного принятия правительствами сложных технических международных стандартов и эффективного их применения они должны обладать необходимой административной и технической инфраструктурой, а также соответствующим образом подготовленным персоналом во всех данных областях. Для обеспечения этого необходимо, чтобы правительства в случае надобности могли бы пользоваться консультациями и помощью при установлении своих национальных стандартов и согласовывать их со стандартами других государств, применяющих те же международные

/...

договоры. Именно для оказания помощи правительствам, испытывающим потребность в таких консультациях и помощи, ИМКО создала и постоянно расширяла свою программу технического сотрудничества, в рамках которой эксперты-советники и консультанты предоставляют информацию, помощь и руководство правительствам во всех областях, связанных с деятельностью ИМКО.

/...

### III. БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРЕ

#### A. Введение

30. В нижеследующих пунктах в краткой форме дается описание деятельности, которая была предпринята или осуществляется в областях безопасности на море и предотвращения загрязнения и борьбы с ним. Как указывалось в разделе II выше, эта деятельность состоит из развития и модернизации международных правил и стандартов и содействия более широкому и более эффективному применению этих стандартов и правил на глобальной основе. Принятие стандартов и правил в основном осуществляется в комитетах ИМКО, в основном в Комитете по безопасности на море и в Комитете по защите морской среды, в то время как содействие их применению оказывается при активной поддержке и помощи со стороны программы технического сотрудничества ИМКО.

#### B. Работа Комитета по безопасности на море и его подкомитетов

31. В обязанности Комитета по безопасности на море ИМКО входит рассмотрение всех вопросов, находящихся в сфере компетенции организации и имеющих отношение к навигационным средствам, конструкции и оборудованию судов, укомплектованию судов экипажами с точки зрения безопасности, правилам предотвращения столкновений судов, обращению с опасными грузами, мерам и требованиям по безопасности на море, гидрографической информации, судовым журналам и штурманской документации, расследованиям аварийных случаев на море, поисково-спасательным работам и к любым другим вопросам, непосредственно относящимся к безопасности на море. Цель этой деятельности Комитета состоит в том, чтобы сократить вероятность несчастных случаев и тем самым предотвратить загрязнение морской среды в результате аварий на море.

32. Безопасность на море требует специальных знаний во многих конкретных областях, которые все тесно взаимосвязаны. Об этом говорит число и разнообразие подкомитетов, созданных Комитетом по безопасности на море в целях оказания ему помощи в выполнении его обязанностей. В настоящее время существует 11 подкомитетов, рассматривающих вопросы:

- a) проектирования и оборудования судов;
- b) деления на отсеки и устойчивости;
- c) противопожарной защиты;
- d) спасательных средств;
- e) безопасности мореплавания;
- f) радиосвязи;

/...

- g) стандартов обучения и несения вахты;
- h) перевозки опасных грузов;
- i) обращения с навалочными химическими грузами;
- j) контейнеров и грузов;
- k) безопасности рыболовных судов.

33. Комитет при поддержке подкомитетов разрабатывает, вводит и обновляет международные стандарты, правила и процедуры, содействующие безопасности морских операций, в форме различных конвенций, протоколов, рекомендаций и кодексов, принимаемых ИМКО или под эгидой ИМКО.

#### С. Конвенции о безопасности на море

34. На основе работы Комитета и его подкомитетов был принят ряд важных конвенций и других документов договорного характера. Основные документы описаны ниже.

##### 1. Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 года

35. Эта конвенция, вступившая в силу в мае 1980 года, до настоящего времени самая важная из конвенций ИМКО. Конвенция 1974 года является последней из длинного ряда конвенций по данному вопросу, начиная с конвенции, принятой в 1914 году, вступлению в силу которой воспрепятствовала первая мировая война. Вариант 1960 года, непосредственно предшествующий Конвенции 1974 года, был первой международной конвенцией, принятой под эгидой ИМКО как организации. Как и ее предшественники, Конвенция 1974 года - это всеобъемлющий документ, включающий положения и правила о всех аспектах безопасности на море. Кроме общих положений, предназначенных для обеспечения надлежащего и единообразного осуществления и применения технических правил и требований, таких как положения об освидетельствовании и дипломировании судов и положения об инспектировании судов в портах, имеются правила чисто технического характера, относящиеся, среди прочего, к конструкции судов и бортовому оборудованию, противопожарному оборудованию и процедурам, спасательным средствам, радиотелеграфу и радиотелефону, безопасности мореплавания, перевозке опасных грузов и других специальных грузов, и положения, касающиеся судов с атомной силовой установкой.

/...



2. Протокол 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

36. Конвенция 1974 года была в значительной степени пересмотрена и усилена Протоколом к ней, который был принят в феврале 1978 года и вступил в силу 1 мая 1981 года.

37. Протокол 1978 года был принят Международной конференцией по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения, созданной ИМКО. Основные положения, связанные с безопасностью танкеров, включают положения об обязательных ежегодных освидетельствованиях или системе внепланового инспектирования в целях того, чтобы суда и их оборудование отвечали действующим требованиям; требования об установке систем инертного газа на новых танкерах и установке систем инертного газа на существующих танкерах в соответствии с определенным графиком; положения о рулевых устройствах, включая положения, связанные со стандартными спецификациями конструкций и управления рулевыми устройствами, более строгие требования к проверке и испытанию рулевого управления и дублирование всех систем контроля рулевого управления с тем, чтобы можно было изолировать любой нефункционирующий элемент и восстановить контроль над рулевым управлением в течение 45 секунд.

3. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года

38. Международные правила предупреждения столкновений судов в море являются "дорожными правилами" в море, и они получили всемирное признание в области судоходства. Эти правила, дополненные многочисленными схемами двустороннего движения и маршрутов, принятыми ИМКО в целях регулирования движения в районах с насыщенным судоходным движением, представляют собой весьма важную часть режима регулирования движения для предотвращения аварий в море.

4. Международная конвенция о грузовой марке 1966 года

39. Ограничение осадки, до которой может быть нагружено судно, которое представляет собой широко известную грузовую марку, является важным и долговременным вкладом в безопасность судов. Конвенция 1966 года обновила положения более ранней Конвенции, принятой в 1930 году.

5. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года

40. Значение человеческого фактора в безопасности на море и в деле избежания загрязнения признается уже давно. Возрастающая сложность современного судоходства и потребность в улучшении существующих

/...

стандартов безопасности требуют выработки согласованных на международном уровне стандартов компетенции для лиц, входящих в состав экипажа и управляющих судами. Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года представляет собой важную веху в усилиях ИМКО, направленных на улучшение безопасности и избежание загрязнения. Она является первым международным документом договорного характера, устанавливающим общепринятые стандарты и процедуры подготовки и дипломирования моряков и несения вахты для всех классов и на всех уровнях. Все органы и учреждения ИМКО прилагают всевозможные усилия, для того чтобы добиться ратификации, необходимой для скорейшего вступления этой важной Конвенции в силу.

#### 6. Другие конвенции и протоколы

41. Кроме того, ИМКО разработала конвенции и протоколы по ряду других вопросов, связанных с безопасностью на море. Они включают Международную конвенцию об унифицированной системе обмера судов 1969 года; Международную конвенцию по безопасным контейнерам 1972 года; Конвенцию о международной морской спутниковой организации 1976 года; Соглашение о пассажирских судах, осуществляющих специальные перевозки 1971 года и Протокол 1973 года к этому соглашению, в которых рассматривались аспекты безопасности специальных судов, осуществляющих перевозки паломников в определенных районах мира; Торремолиносскую международную конвенцию по безопасности рыболовных судов 1977 года и Международную конвенцию по поиску и спасанию на море 1979 года.

#### 7. Рекомендации, правила и руководящие принципы

42. Международные стандарты и правила конвенций и других документов договорного характера ИМКО о безопасности дополняются и подкрепляются другими стандартами и положениями, содержащимися в еще большем числе рекомендаций, правил и руководящих принципов, разрабатываемых и постоянно обновляемых Комитетом по безопасности на море и его вспомогательными органами. Хотя положения и стандарты, содержащиеся в этих правилах и рекомендациях, не имеют обязательной правовой силы, их общая приемлемость и авторитет видны из того факта, что большинство из них применяется и осуществляется государствами на основе их национального законодательства и постановлений. Одним из примеров является Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, который повсеместно принят в качестве незаменимого руководства и содержит подробные и постоянно обновляемые инструкции и руководящие принципы для безопасной обработки всех видов опасных грузов на борту судов и в портах. Перечень некоторых других важных кодексов и рекомендаций ИМКО содержится в приложении II.

/...

#### IV. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРЯ И БОРЬБА С НИМ

##### A. Комитет по защите морской среды

43. До создания Комитета по защите морской среды деятельность ИМКО по проблемам загрязнения моря осуществлялась в одном из подкомитетов Комитета по безопасности на море, который был создан в 1964 году и назывался Подкомитет по вопросам загрязнения моря нефтью. Позже он был переименован в Подкомитет по загрязнению моря, а его функции были расширены, с тем чтобы его деятельность охватывала все виды веществ, сбрасываемых с судов в море.

44. Вслед за принятием Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года Ассамблея ИМКО приняла решение о том, что предотвращение загрязнения и меры по борьбе со случайным загрязнением стали вопросом такой важности, что необходимо создать постоянный вспомогательный орган для координации работы Организации в этих областях.

45. В соответствии с этой резолюцией A-297 (VIII) от 23 ноября 1973 года Ассамблея учредила Комитет по защите морской среды, открытый для участия всех государств-членов ИМКО и других государств-участников конвенций, в отношении которых Комитет будет осуществлять свои функции. В соответствии с поправкой к Конвенции ИМКО, принятой Ассамблеей в 1974 году, положения о Комитете были включены в саму Конвенцию и он был наделен полномочиями рассматривать любой вопрос в пределах компетенции Организации, имеющий отношение к предотвращению загрязнения моря с судов и борьбе с ним.

46. С начала своей деятельности Комитет при возрастающем участии представителей развивающихся стран осуществлял постоянное и подробное рассмотрение международных правил и стандартов, принятых ИМКО в целях предотвращения загрязнения моря, в частности положений Конвенции 1973 года. Комитет играл важную роль совместно с Комитетом по безопасности на море в подготовке Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года и с того времени прилагал значительные усилия по пересмотру положений Протокола 1978 года к Конвенции 1973 года в целях обеспечения того, что, когда режим, определяемый в этих документах, вступит в силу на международном уровне, правительства смогут эффективно, глобально и единообразно осуществлять положения и стандарты, содержащиеся в них.

47. Наряду с пересмотром и улучшением документов 1973 и 1978 годов Комитет продолжал разрабатывать наставления и рекомендации, которые дополняют положения договоров и будут содействовать их эффективному осуществлению. Наглядными примерами являются "Наставление по предотвращению загрязнения нефтью" и "Руководящие принципы обеспечения портов надлежащими устройствами для приема отходов судов", часть II

/...

которых была опубликована в 1980 году. Эти руководства совместно с большим числом других рекомендаций и руководящих принципов, подготовленных Комитетом и одобренных Ассамблеей, окажут правительствам содействие в выполнении соответствующих требований документов договорного характера.

В. Международные конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов и борьбе с ним

1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года

48. Первой конвенцией, регулирующей загрязнение моря, была Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года, ответственность за осуществление которой была передана ИМКО в июне 1959 года. В Конвенцию были внесены поправки в 1962 году и новые поправки - в 1969 году, когда были введены еще более строгие запреты на сброс нефтесодержащих смесей в море. Конвенция 1954 года с поправками 1962 и 1969 годов была ратифицирована 66 государствами.

49. В 1971 году, с тем чтобы ограничить размеры отдельных танков в нефтяных танкерах, были приняты новые поправки. Хотя они еще не получили необходимого признания для вступления в силу, все танкеры, построенные после принятия этих правил, соответствуют этим требованиям.

2. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года

50. В результате проведения многочисленных обсуждений в ИМКО после аварии судна "Торри Каньон", роста объема перевозок по морю ядовитых материалов и растущей обеспокоенности прибрежных государств потенциальным пагубным воздействием сильного загрязнения морской среды стал очевидным тот факт, что для регулирования всех аспектов загрязнения с судов необходимо всеобъемлющее международное соглашение.

51. После более трех лет детальной подготовки в Лондоне в октябре 1973 года была проведена дипломатическая конференция, которая приняла Международную конвенцию.

52. Конвенция содержит пять приложений, в которых излагаются подробные стандарты, регулирующие различные формы загрязнения:

Приложения:

- I. Предотвращение загрязнения нефтью
- II. Контроль над загрязнением бестарными жидкими вредными веществами

/...

- III. Предотвращение загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в пакетированной форме или в грузовых контейнерах, съемных цистернах или в автоцистернах и железнодорожных цистернах
- IV. Предотвращение загрязнения судовыми сточными водами
- V. Предупреждение загрязнения мусором с судов

Для того чтобы стать участником Конвенции, требовалось принять приложения I и II (обязательные приложения), в то время как остальные приложения являются факультативными. Вступление в силу требовало принятия со стороны 15 государств, общий торговый флот которых составлял не менее 50 процентов валового тоннажа мирового торгового флота. Основные положения Конвенции излагаются ниже.

a) Создание специальных морских районов

53. В Конвенции 1973 года впервые был признан тот факт, что определенные морские районы мира имеют особо чувствительную морскую среду — в основном внутренние или полувнутренние моря, такие как Средиземное, Балтийское и Черное, где приливно-отливные потоки и течения ограничены. Поэтому Конвенция установила гораздо более строгие стандарты для этих районов: слив любых веществ за борт, кроме чистого балласта, был запрещен для всех судов, а отстойные воды, воды загрязненные после промывки балластных танков и загрязненные нефтью сточные воды должны сливаться в устройства для приема отходов с судов.

b) Конструктивные характеристики — изслированный балласт

54. Большая часть загрязнения моря, не связанного с авариями, вызвана практикой промывки грузовых танков нефтяных танкеров водой, с тем чтобы суда могли прибыть в порт загрузки с балластом, незагрязненным нефтью. После промывки танков большинство операторов судов разделяет нефть и воду насколько это возможно, оставляя нефть на борту. Однако определенная часть нефти неизбежно вытекает, и некоторые операторы сбрасывают нефтеводную смесь без сепарации.

55. Конвенция 1973 года предусматривает, что новые строящиеся суда дедвейтом 70 000 тонн и выше должны располагать достаточными по величине танками, предназначенными исключительно для перевозки балластной воды, с тем чтобы позволить судну функционировать во всех погодных условиях, за исключением сильных штормов, не прибегая к перевозке воды в грузовых танках. Суда также должны быть оснащены отдельными системами труб и перекачивания для предотвращения смешения нефти с водой. Это представляет собой радикальный отход от предыдущих принципов в том, что Конвенция содержит конкретные требования к конструкции, а не стандарты, которым должны отвечать суда.

/...

с) Ограничение размеров танков

56. Формула ограничения размеров танков, принятая в поправке 1971 года к Конвенции 1954 года, была пересмотрена, и в нее были внесены изменения, особенно в свете того, что после 1971 года, когда были написаны эти правила, получили развитие крупнотоннажные танкеры для перевозки сырой нефти (КТПСН) и супертанкеры для перевозки сырой нефти (СТПСН). Цель изменений, введенных Конвенцией 1973 года, состоит в том, чтобы установить верхний предел величины боковых и центральных танков вместо того, чтобы разрешать увеличение размеров танков одновременно с увеличением размеров судна. Все суда, построенные после даты, установленной в Конвенции 1973 года, уже отвечают этому требованию, как и требованиям поправок 1971 года, хотя Конвенция еще не вступила в силу.

а) Береговые устройства по приему и обработке

57. В предыдущих конвенциях от правительств требовалось "содействовать обеспечению приемных устройств в соответствии с потребностями судов, использующих их". С установлением специальных морских районов, полным запрещением сброса отходов с судов и введением очень жестких требований к обращению с материалами, определенными в приложении II к Конвенции, возникла необходимость в более подробном изложении основных принципов обеспечения приемных устройств. Удовлетворение требований Конвенции в этом отношении, очевидно, создает проблемы для ряда правительств, и ИМКО оказывает помощь для решения этих проблем.

е) Оперативные стандарты

58. Приложения I и II содержат строгие требования к оперативным процедурам по сокращению загрязнения. Они включают установку систем по наблюдению и контролю за сбросом отходов и сохранение на борту материалов, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с указанными стандартами. Были установлены стандарты о том, чтобы оборудование отвечало требованиям к обработке отходов на борту, и в настоящее время имеется оборудование, отвечающее этим требованиям.

3. Протокол 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года

59. Вторым документом договорного характера, принятым Международной конференцией по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года, являлся Протокол к Конвенции 1973 года, предусматривающий пересмотр и обновление положений в свете опыта, накопленного с 1973 года. Были подробно рассмотрены предложения Соединенных Штатов Америки и других правительств, и были изучены проблемы, связанные со вступлением в силу приложений I и II к Конвенции 1973 года. Конференция решила:

/...

а) включить Конвенцию 1973 года, с надлежащими изменениями, в Протокол 1978 года; тем самым правительствам потребуется принять лишь один документ - Протокол 1978 года;

б) позволить отсрочить вступление в силу приложения II к Конвенции 1973 года на трехлетний срок с даты вступления в силу Протокола или на такой более продолжительный срок, который может быть установлен большинством в две трети участников Протокола.

60. Основные технические положения Протокола 1978 года кратко излагаются ниже.

а) Освидетельствование и инспектирование

61. Требования, содержащиеся в предыдущих правилах, были в значительной степени усилены и согласованы с требованиями Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1960 года и других конвенций по вопросам безопасности.

б) Изолированный балласт

62. Каждый новый танкер, перевозящий сырую нефть, дедвейтом 20 000 тонн и выше и каждый новый танкер, перевозящий нефтепродукты, дедвейтом 30 000 тонн и выше должен располагать системами изолированного балласта. Ранее это требование относилось лишь к судам дедвейтом 70 000 тонн и более.

с) Защитное расположение

63. Новое и более строгое правило требует, чтобы изолированный балласт располагался только в боковых и междудонных танках, с тем чтобы можно было обеспечить дополнительную безопасность и защиту для предотвращения загрязнения в случае посадки на мель или столкновения.

а) Танки, предназначенные для чистого балласта

64. В отношении существующих судов было принято решение, что установка систем изолированного балласта не будет практичной и экономической, хотя владельцы судов могут использовать их, если они это пожелают. Поэтому на имеющихся танкерах для перевозки сырой нефти ко времени вступления Конвенции в силу можно выделить некоторые танки для перевозки постоянного балласта или можно установить системы мойки сырой нефтью. На существующих танкерах, перевозящих нефтепродукты, надо будет в обязательном порядке установить системы танков, предназначенных для чистого балласта, если они не осуществляют перевозки специфических видов продуктов.

/...

е) Мойка сырой нефтью

65. Метод мойки сырой нефтью, широко используемый в промышленности, сокращает смешение нефти и воды и максимально увеличивает откачку нефти на берег. Мойка танков сырой нефтью вместо воды осуществляется на причале, предназначенном для сброса, а продукты промывки танков откачиваются на берег. Ввиду растворяющих качеств сырой нефти практически все отходы поступают обратно в сырую нефть и сбрасываются. В целях сведения до минимума возможности несчастных случаев во время мойки сырой нефтью включается установленная на борьбу система инертного газа.

66. Танкеры, перевозящие сырую нефть, на которых не установлены танки, предназначенные для чистого балласта (или существующие танкеры, не переоборудованные системой изолированного балласта), должны быть оснащены системами мойки чистой нефтью.

67. Все новые танкеры, перевозящие сырую нефть, дедвейтом 20 000 тонн и более должны быть оснащены системой мойки сырой нефтью, а также надлежащим образом расположенным изолированным балластом.

/...



4. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года

68. Конвенция 1969 года признает и подтверждает право прибрежных государств, чьи берега находятся под угрозой массового загрязнения, принимать необходимые меры для ликвидации этой угрозы. Она содержит определенные гарантии для законных интересов судов и грузов. Протокол к Конвенции был принят в 1973 году и распространяет применение положений Конвенции на аварии, при которых происходит утечка других веществ помимо нефти.

C. Компенсация ущерба, нанесенного загрязнением

1. Международный режим ответственности и компенсации за ущерб, причиненный загрязнением

69. В дополнение к массовому загрязнению побережья и районов рыбного промысла крупная авария может привести к искам на покрытие вы-соких расходов на очистку и компенсацию потерянного заработка тех лиц, средства к существованию которых сократились в результате загрязнения. Таким образом, ИМКО предусмотрела развитие правовых и административных режимов, которые могут надлежащим образом удовлетворить такие иски и позволят правительствам принять решительные действия в случаях угрозы массового загрязнения.

2. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года

70. Дипломатическая конференция, созданная ИМКО в 1969 году, приняла Конвенцию о гражданской ответственности 1969 года, которая учредила отдельный ограничительный фонд для исков в связи с загрязнением нефтью, установила строгую ответственность (с незначительными исключениями) судовладельца и потребовала обязательного страхования в целях выполнения его обязательств по данной Конвенции.

3. Международная конвенция о создании Международного фонда компенсации убытков, причиненных загрязнением нефтью,

71. Осознавая, что рамки, установленные Конвенцией 1969 года, не всегда являются достаточными для обеспечения того, чтобы надлежащая компенсация была предоставлена жертвам случаев загрязнения моря нефтью в крупных масштабах, ИМКО созвала в 1971 году вторую конференцию для рассмотрения вопроса о создании системы в целях дополнения Конвенции 1969 года.

/...

72. Конференция приняла Конвенцию, учреждающую Международный фонд для предоставления компенсации в тех случаях, когда компенсация в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1969 года не может быть применена совсем или является недостаточной для покрытия действительно понесенных убытков.

73. В настоящее время ИМКО проводит обзор Конвенций 1969 и 1971 годов. В частности, она изучит возможность расширения диапазона применения конвенций и увеличения размера компенсации, выплачиваемой в соответствии с ними, с тем чтобы они в большей степени соответствовали существующим условиям и будущим требованиям.

4. Компенсация убытков, причиненных перевозкой морем других вредных и опасных веществ

74. Юридический комитет ИМКО в настоящее время разрабатывает проект конвенции об ответственности и компенсации в связи с перевозкой морем других вредных и опасных веществ, и ожидается, что конвенция по данному вопросу будет готова для принятия дипломатической конференцией до конца 1982 года.

D. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года

75. Конвенция была принята Межправительственной конференцией, проходившей в Лондоне с 30 октября по 10 ноября 1972 года. Конвенция включает следующие положения:

а) запрещает сброс определенных включенных в список веществ (например, органогалогенных соединений, высокорadioактивных веществ);

б) требует от договаривающихся сторон выдачи специальных разрешений до сброса перечисленных материалов и выдачи общих разрешений для сброса всех других материалов;

с) требует от договаривающихся сторон регистрации характеристик, количества, времени, места и метода сброса всех материалов, допущенных к сбросу.

76. Конвенция охватывает любое преднамеренное удаление в море отходов или других материалов с судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций и любое преднамеренное захоронение в море самих судов. Однако загрязнение, вызываемое нормальной эксплуатацией судов и исследованием или эксплуатацией морского дна, специально исключается из сферы охвата Конвенции.

/...

77. По решению договаривающихся сторон ИМКО была назначена в качестве организации, несущей ответственность за секретариатское обслуживание в связи с Конвенцией. При выполнении этих секретариатских функций ИМКО несет ответственность за организацию и обслуживание консультативных совещаний государств-участников Конвенции. В дополнение к их основной обязанности по осуществлению контроля за деятельностью Специальной научной группы по сбросу, созданной в соответствии с Конвенцией 1972 года, на консультативных совещаниях рассматриваются вопросы, которые могут возникнуть или быть переданы им в связи с применением, обзором и изменением положений и процедур, указанных в Конвенции.

#### Е. Подготовка к возможным ситуациям

##### 1. Организация национальных аварийных служб

78. Подготовка к возможным ситуациям в случае крупной аварии по существу является национальной и региональной проблемой и поэтому обычно не подходит для регулирования международными конвенциями. Однако ИМКО обеспечивает координацию и консультативную помощь правительствам в деле создания и организации национальных аварийных служб. Это делается для того, чтобы дать правительствам возможность принять координированные меры для скорейшего решения проблем, вызванных сбросом значительного количества устойчивой нефти вблизи побережья и районов рыбного промысла. В частности, предоставляются консультации по процедурам оценки риска, которая должна предшествовать определению уровня аварийных служб и методов борьбы с загрязнением.

79. После решения вопроса об уровне аварийных служб и методах работы необходимо обеспечить планирование, детально продумать организацию, отобрать и подготовить нужных специалистов и приобрести оборудование для создания аварийной службы в соответствии с принятым решением.

##### 2. Региональные планы сотрудничества

80. Поскольку многие правительства не считают необходимым или возможным создавать свои отдельные аварийные службы и поскольку загрязнение не зависит от международных границ, для государств региона или субрегиона является логичным и экономичным осуществление координации своих организаций в целях облегчения наиболее эффективной подготовки к возможности загрязнения. В целях оказания помощи этой деятельности ИМКО разработала серию руководящих принципов, на которых следует основывать такие усилия по сотрудничеству. В тесном сотрудничестве с другими органами Организации Объединенных Наций, особенно Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), ИМКО оказывала и оказывает помощь в разработке таких планов сотрудничества во многих регионах мира.

/...

81. Кроме Центра по борьбе с загрязнением нефтью Средиземного моря, расположенного на Мальте, в отношении которого ИМКО является исполняющим учреждением, ИМКО оказала помощь, в сотрудничестве с ЮНЕП, при рассмотрении и разработке надлежащих региональных и субрегиональных мер для, среди прочего, района Кувейтского плана действий (общий прибрежный регион Бахрейна, Ирана, Ирака, Кувейта, Омана, Катара, Саудовской Аравии и Объединенных Арабских Эмиратов), Западноафриканского региона (Гвинейский залив и прилежащие прибрежные районы), расширенного Карибского бассейна и морей Юго-Восточной Азии.

### 3. Подготовка кадров и учения

82. Чтобы аварийные службы могли действовать в аварийных ситуациях, нужна регулярная подготовка и переподготовка кадров и периодические учения как на национальном, так и на региональном уровне. В этом отношении ИМКО с помощью своих региональных консультантов по вопросам загрязнения предоставляет по просьбам консультации и помощь.

### 4. Руководство по борьбе с загрязнением

83. В целях оказания помощи правительствам, в особенности правительствам развивающихся стран, ИМКО подготовила серию руководств по борьбе с загрязнением:

Раздел I. Предотвращение

Раздел II. Подготовка к возможным ситуациям

Раздел III. Спасательные работы

Раздел IV. Практические средства борьбы с утечкой нефти

84. Начата подготовка руководства по борьбе с утечкой других веществ помимо нефти.

### Г. Совместная группа экспертов по научным аспектам предотвращения загрязнения моря

85. Совместная группа экспертов была создана в 1969 году при совместном финансировании ИМКО и Организации Объединенных Наций, Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО), Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО), Межправительственной океанографической комиссии (МОК) и Всемирной метеорологической организации (ВМО). Совместная группа рассматривает научные аспекты морского загрязнения и представляет консультации по ним, включая, в частности, влияние различных веществ на морскую среду и последствия процедур и практики,

/...

применяемых в отношении вопросов, связанных с загрязнением. ИМКО является ведущим учреждением для двух рабочих групп, на которые возложена обязанность по оценке опасности, которую представляют для окружающей среды вредные вещества, перевозимые судами. и обзору научных критериев для отбора мест сброса отходов в море.

86. Совместная группа подготовила ряд докладов, имеющих большую ценность для организаций, финансирующих ее, и для отдельных правительств и организаций.

87. ИМКО предоставляет технические услуги и обеспечивает административное секретариатское обслуживание Совместной группе.

/...

## У. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ПЕРЕДАЧА ТЕХНОЛОГИИ

88. Многие правительства, стремящиеся ратифицировать и провести в жизнь морские конвенции, не в состоянии эффективно сделать это в связи с нехваткой специалистов и руководящих кадров, имеющих опыт работы в области судоходства. Это особенно характерно для ряда развивающихся стран. Именно в целях оказания им помощи в этих вопросах ИМКО создала свою программу в области технического сотрудничества (см. пункт 29). Главной целью этой программы является оказание помощи развивающимся странам в увеличении их морского потенциала до мирового уровня. Поэтому одним из важнейших компонентов деятельности ИМКО является повсеместное содействие безопасности мореплавания и предотвращение загрязнения Мирового океана.

89. Программа предусматривает использование региональных советников, прикрепленных к различным региональным отделениям, которые поддерживают постоянные контакты с правительствами, что позволяет им инструктировать правительства о деятельности, осуществляемой ИМКО, и о ее последствиях. В случае специализированных проектов могут использоваться услуги экспертов-консультантов, но и сами региональные советники являются специалистами по нескольким областям. Им в свою очередь оказывается поддержка со стороны межрегиональных советников, которые прикреплены к штаб-квартире ИМКО и которые всегда готовы оказать всестороннюю консультативную и практическую помощь в областях своей компетенции или же по мере необходимости проконсультировать по вопросу использования экспертов со стороны и принять необходимые меры для обеспечения услуг этих консультантов.

90. При административной и другой поддержке со стороны соответствующих сотрудников секретариата эксперты и консультанты ИМКО обеспечивают консультативную и практическую помощь правительствам во многих областях, включая морское законодательство, обеспечение безопасности мореплавания, предотвращение загрязнения моря, портовые операции и подготовка моряков (палубный состав и машинисты) и специалистов по перевозке опасных грузов. За последние годы в рамках программы было в целом осуществлено 109 проектов на национальном, региональном и межрегиональном уровнях.

### А. Создание и укомплектование кадрами морских администраций

91. К числу первоочередных потребностей большинства развивающихся стран относится подготовка достаточного числа национальных кадров по требуемым отраслям наряду с созданием такой технической и административной инфраструктуры, которая бы позволила им эффективно осуществлять свои функции. ИМКО обеспечивает правительствам консультативные услуги и практическую помощь в создании, организации и усовершенствовании морских администраций.

/...

## В. Подготовка моряков

92. Обучение моряков технике безопасности мореплавания, необходимой для эксплуатации все более сложного оборудования, которым оснащены современные торговые суда, является одной из важнейших задач даже для развитых стран. Для развивающихся стран развитие национального флота и подготовка квалифицированных преподавателей имеет еще большее значение. Для этого необходимо создать мореходные учебные заведения, которые должны быть оснащены надлежащим оборудованием и иметь инструкторов по широкому диапазону профилей. Этому вопросу за последние годы уделяется особое внимание и прилагаются огромные усилия для создания мореходных училищ на национальном и субрегиональном уровнях. При финансовой поддержке со стороны ПРООН и ряда национальных учреждений-доноров ИМКО на постоянной основе обеспечивает странам Африки, Азии и Латинской Америки консультативные услуги и практическую помощь в области подготовки кадров. Наряду с этим ИМКО играет видную роль в оказании помощи развивающимся странам в создании морских училищ торгового флота. Из общего числа проектов, осуществляемых в рамках программы ИМКО в области технической помощи, 11 проектов направлены на создание в развивающихся странах заведений по подготовке кадров в области судоходства.

## С. Стипендии и курсы по подготовке кадров

93. К числу наиболее важных аспектов деятельности, осуществляемой ИМКО в области подготовки кадров и передачи технологии, относятся выделение стипендий и организация курсов по подготовке кадров. Эта деятельность включает в себя тщательно разработанную программу посещений и прохождения практики отобранного персонала на конкретных объектах, специализирующихся в данной области, изучение которой зачастую планируется в нескольких странах, с тем чтобы дать возможность студенту ознакомиться с различными подходами к решению данной проблемы. Обучение студентов-стипендиатов за границей зачастую позволяет использовать их по возвращении домой в качестве инструкторов.

## Д. Финансирование технического сотрудничества

94. Программа ИМКО в области технического сотрудничества осуществляется при финансовой и другой поддержке, щедро предоставляемой ПРООН, ЮНЕП и целым рядом правительств и национальных учреждений-доноров, в частности Норвежским агентством международного развития, Шведским управлением международного развития и правительствами Бельгии, Федеративной Республики Германии и Нидерландов. Организация глубоко признательна этим учреждениям-донорам и правительствам, благодаря сотрудничеству и щедрости которых ИМКО в состоянии поддерживать и расширять свою сеть советников, экспертов и консультантов по столь многочисленным областям.

/...

95. Подтверждением полезности работы этих советников и экспертов является постоянно растущее число заявок, поступающих в ИМКО от развивающихся стран. К сожалению, имеющиеся финансовые средства не позволяют ИМКО удовлетворять все просьбы о помощи, хотя Организация полностью осознает безотлагательный характер этих заявок. Предполагается, что в результате работы третьей Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву правительства всех регионов мира проявят еще больший интерес к вопросам судоходства, в результате чего количество заявок на консультативное обслуживание и помощь ИМКО в оказании содействия безопасности мореплавания и предотвращении загрязнения моря скорее всего еще больше возрастет. Для того, чтобы дать возможность ИМКО сохранить существующие программы и удовлетворять новые потребности, необходимо расширить источники финансовой и другой помощи. ИМКО выражает надежду на то, что Экономический и Социальный Совет и Генеральная Ассамблея сочтут необходимым присоединиться к призыву, обращенному к соответствующим международным учреждениям-донорам и правительствам, для расширения или оказания дальнейшей финансовой поддержки программе ИМКО в области технического сотрудничества, являющейся центральной и неотъемлемой частью глобальных усилий ИМКО в целях оказания содействия обеспечению максимальной безопасности мореплавания и охраны морской среды.

/...



## VI. ВЫВОДЫ

96. В своих 27 договорах и многочисленных рекомендациях, кодаксах и рекомендованных видов практики ИМКО выработала всеобъемлющий комплекс международных положений, норм и процедур, касающихся многих аспектов безопасности мореплавания, предотвращения загрязнения моря сбросами с судов и борьбы с таким загрязнением.

97. В настоящее время Организация внимательно следит за тем, чтобы эти нормы и положения по возможности наиболее эффективным образом проводились в жизнь в глобальных масштабах. Эта задача была отнесена правительствами-членами Организации и руководящими органами ИМКО к числу задач первоочередной важности; поэтому Ассамблея, высший орган ИМКО, в 1979 году постановила не разрабатывать никаких новых международных договоров по меньшей мере в течение двухлетнего периода.

98. В целях оказания содействия как можно более широкому и наиболее эффективному проведению в жизнь технических норм, ИМКО поддерживает постоянные контакты с правительствами и призывает их принимать международные конвенции и по возможности наиболее эффективным образом осуществлять действующие положения. По мере выявления проблем Организация обеспечивает консультативные услуги и помощь. Это осуществляется главным образом через программу технического сотрудничества, в рамках которой советники-эксперты и консультанты, работающие в отделениях на местах, или командируемые в страны, оказывают правительствам по их просьбе консультативную помощь по вопросам о мерах, необходимых для осуществления международных норм. Консультативные услуги и помощь, в частности, предоставляются по вопросам создания эффективных морских администраций и создания и усовершенствования учреждений и программ подготовки персонала, способного осуществлять многие технические и взаимосвязанные операции, необходимые для поддержания на самом высоком уровне безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря и борьбы с ним. Учитывая важность роли человека в борьбе за повышение безопасности судов и за чистоту морской среды, ИМКО уделяет особое внимание проблеме подготовки кадров и области судоходства на глобальной основе, и первоочередное внимание в этом плане уделяется содействию подготовке кадров в рамках программы технического сотрудничества. Наряду с программой и в качестве дополнения к ней ИМКО по мере необходимости организует семинары, симпозиумы, учебные курсы и коллоквиумы на глобальном, региональном и национальном уровнях в целях рассмотрения вопросов, которые могут возникать в связи с применением и проведением в жизнь международных норм и положений в конкретных областях.

99. Эффективное осуществление норм ИМКО по безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря требует участия многих сторон, включая правительства и неправительственные организации и органы, занимающиеся различными аспектами судоходства. Правительства должны принимать необходимые законодательные нормы и создавать надлежащие

/...

морские администрации, а также осуществлять надлежащий контроль и подготавливать инспекторов, которые бы следили за соблюдением норм на своих судах и судах, заходящих в их порты. Судостроительные и судоремонтные предприятия должны быть готовы и уметь эффективно применять надлежащие нормы при строительстве или ремонте судов и оборудования. Советы директоров и администрация судоходных компаний должны стремиться и быть в состоянии выполнить требования, предъявляемые действующими положениями к эксплуатируемым судам, работающему на них персоналу, и процедурам контроля и инспекции за состоянием судов. Классификационные общества должны быть готовы строго следить за применением действующих международных норм, а страховые компании и клубы взаимного страхования могут внести огромный вклад в этом направлении, стимулируя владельцев и арендаторов судов прилагать дополнительные усилия для соблюдения международных норм безопасности. И последнее, но не менее важное: сами моряки, как в индивидуальном, так и в организованном порядке могут сыграть огромную роль в этом отношении путем тщательного ознакомления с действующими нормами и процедурами, повседневно стараясь неукоснительно и добросовестно проводить их в жизнь.

ИОО. Перед ИМКО как раз и стоит задача поощрять самое тесное сотрудничество между всеми сторонами, участвующими в судоходстве, чтобы обеспечить максимальные результаты усилий, прилагаемых Организацией в этой области, в контексте всевозрастающего значения международной торговли и охраны окружающей среды. Организация приветствует интерес, проявленный к ее работе Генеральной Ассамблеей и Экономическим и Социальным Советом, который является для нее огромным стимулом, так как ИМКО считает, что подобная заинтересованность имеет большое значение для успеха усилий, которые прилагает она сама, правительства стран-членов и сотрудничающие организации в этой области. Любые предложения и рекомендации, которые Совет или Ассамблея сочтут нужными представить ИМКО, окажут огромную помощь в успешном осуществлении ее деятельности.

/...

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Конвенции и другие договоры, связанные с работой ИМКО

#### А. Действующие или удовлетворяющие условиям вступления в силу конвенций, протоколы и соглашения

1. Международная конвенция об охране человеческой жизни на море  
1974 года а/

Дата принятия: 1 ноября 1974 года  
Дата вступления в силу: 25 мая 1980 года

Участниками Конвенции являются 53 страны, на торговый флот которых приходится немногим более 93 процентов общего тоннажа мирового торгового флота.

2. Протокол 1978 года к Международной конвенции об охране  
человеческой жизни на море 1974 года

Дата принятия: 17 февраля 1978 года  
Дата вступления в силу: 1 мая 1981 года

Участницами Протокола являются 19 стран, на торговый флот которых приходится примерно 58 процентов общего тоннажа мирового торгового флота.

3. Конвенция по Международным правилам предупреждения столкновения  
судов в море 1972 года в/

Дата принятия: 20 октября 1972 года  
Дата вступления в силу: 15 июля 1977 года

Участницами Конвенции являются 76 стран.

4. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря  
нефтью 1954 года

Дата принятия: 12 мая 1954 года  
Дата вступления в силу: 26 июля 1958 года

Конвенция с поправками 1962 и 1969 годов применяется 66 государствами, на долю которых приходится почти 95 процентов общего тоннажа мирового танкерного флота.

а/ Конвенция 1974 года в том, что касается государств-участников, заменяет и аннулирует Конвенцию об охране человеческой жизни на море 1960 года, вступившую в силу 19 ноября 1952 года. Во время вступления в силу Конвенции 1974 года 102 страны являлись участниками Конвенции 1960 года.

в/ Конвенция 1972 года в том, что касается государств-участников, заменяет и аннулирует Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1960 года, которые применялись с 1 сентября 1965 года. Во время вступления в силу Конвенции 1972 года Правила 1960 года применялись 73 государствами.

/...

5. Конвенция по облегчению международного судоходства 1965 года  
Дата принятия: 9 апреля 1965 года  
Дата вступления в силу: 5 марта 1967 года  
Участниками Конвенции являются 49 государств.
6. Международная конвенция о грузовой марке 1966 года  
Дата принятия: 5 апреля 1966 года  
Дата вступления в силу: 21 июля 1968 года  
Участницами Конвенции являются 95 стран, на долю которых приходится около 99 процентов общего тоннажа мирового торгового флота.
7. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года  
Дата принятия: 29 ноября 1969 года  
Дата вступления в силу: 6 мая 1975 года  
Участницами Конвенции являются 40 стран.
8. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года  
Дата принятия: 29 ноября 1969 года  
Дата вступления в силу: 19 июня 1975 года  
Участницами Конвенции являются 47 стран.
9. Протокол к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года  
Дата принятия: 19 ноября 1976 года  
Дата вступления в силу: 8 апреля 1981 года  
Участниками Протокола являются 9 стран.
10. Международная конвенция о создании Международного фонда компенсации убытков, причиненных загрязнением нефтью, 1971 года  
Дата принятия: 18 декабря 1971 года  
Дата вступления в силу: 16 октября 1978 года  
Участницами Конвенции являются 23 страны, которые также являются членами Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, учрежденного данной Конвенцией.

/...

I1. Соглашение относительно судов, занятых специальными пассажирскими перевозками, 1971 года

Дата принятия: 6 октября 1971 года

Дата вступления в силу: 2 января 1974 года

Участницами Соглашения являются 12 стран.

I2. Протокол относительно требований объема помещений на судах, занятых специальными пассажирскими перевозками, 1973 года

Дата принятия: 13 июля 1973 года

Дата вступления в силу: 2 июня 1977 года

Участницами Протокола являются 10 стран.

I3. Международная конвенция относительно гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 года

Дата принятия: 17 декабря 1971 года

Дата вступления в силу: 15 июля 1975 года

Участницами Конвенции являются 9 стран.

I4. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года

Дата принятия: 2 декабря 1972 года

Дата вступления в силу: 6 сентября 1977 года

Конвенция применяется 32 государствами.

I5. Конвенция о Международной организации для спутниковой системы морской навигации (ИНМАРСАТ) 1976 года

Дата принятия: 3 сентября 1976 года

Дата вступления в силу: 16 июля 1979 года

Конвенция применяется 36 государствами, которые также являются членами ИНМАРСАТ, учрежденной данной Конвенцией.

I6. Действующее Соглашение по Международной организации для спутниковой системы морской навигации (ИНМАРСАТ) 1976 года

Дата принятия: 3 сентября 1976 года

Дата вступления в силу: 16 июля 1979 года

Соглашение подписано 38 государствами и учреждениями, назначенными государствами.

/...

I7. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года

Дата принятия: 13 ноября 1972 года

Дата вступления в силу: 30 августа 1975 года

Участницами Конвенции являются 46 стран.

I8. Международная конвенция по обмеру судов 1969 года

Дата принятия: 23 июня 1969 года

Конвенция отвечает всем требованиям для вступления в силу и Конвенция приобретет силу 18 июля 1982 года. К настоящему времени Конвенцию приняли сорок шесть государств.

В. Конвенции и протоколы, еще не вступившие в силу

1. Международная конвенция о предотвращении загрязнения сбросами с судов 1973 года с поправками, внесенными Протоколом к ней от 1978 года (МАРПОЛ, 1973/78 годы)

Дата принятия: 17 февраля 1978 года

Документы МАРПОЛ вступят в силу по истечении 12 месяцев после того, как не менее 15 государств, на долю которых будет приходиться не менее 50 процентов общего тоннажа мирового торгового флота, присоединятся к Протоколу 1978 года. Протокол был ратифицирован, принят и т.д. 10 государствами, на долю которых приходится 38 процентов тоннажа мирового торгового флота.

2. Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, иными чем нефть, 1973 года

Дата принятия: 2 ноября 1973 года

Протокол вступит в силу на девятый день с той даты, когда 15 государств депонируют документы о ратификации и т.д. в отношении настоящего Протокола. Документы о ратификации и т.д. были депонированы 11 государствами.

3. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года

Дата принятия: 13 декабря 1974 года

Конвенция вступит в силу на девятый день с той даты, когда документы о ратификации и т.д. в отношении данной Конвенции будут депонированы 10 государствами. На сегодняшний день документы о ратификации и т.д. были депонированы 5 государствами.

4. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года

Дата принятия: 19 ноября 1976 года

Конвенция вступит в силу в первый день месяца по истечении одного года после той даты, когда 12 государств депонируют документы о ратификации и т.д. в отношении Конвенции. На сегодняшний день документы о ратификации и т.д. были депонированы 3 государствами.

5. Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 года

Дата принятия: 2 апреля 1977 года

Конвенция вступит в силу по истечении 12 месяцев после той даты, когда документы о ратификации и т.д. в отношении этой Конвенции будут депонированы не менее, чем 15 государствами, на которых будет приходиться не менее 50 процентов от общего числа имеющих в мире рыболовных судов длиной 24 метра и более. На сегодняшний день документы о ратификации и т.д. были депонированы 6 государствами.

6. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года

Дата принятия: 7 июля 1978 года

Конвенция вступит в силу по истечении 12 месяцев с даты, в которую не менее 25 государств, на торговый флот которых приходится не менее 50 процентов общего тоннажа мирового торгового флота, состоящего из судов валовой вместимостью 100 регистровых тонн и более, сдадут на хранение документы о ратификации и т.д. в отношении этой Конвенции. На сегодняшний день документы о ратификации и т.д. депонировали 10 государств, на долю которых приходится около 39 процентов мирового торгового флота судов валовой вместимостью 100 регистровых тонн и более.

7. Международная конвенция об организации поиска и спасания на море 1979 года

Дата принятия: 27 апреля 1979 года

Конвенция вступит в силу по истечении 12 месяцев с даты, в которую 15 государств присоединятся к ней. На сегодняшний день документы о ратификации и т.д. в отношении данной Конвенции сдали на хранение три государства.

/...

В 1976 году были приняты два протокола, соответственно, к Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года, для того чтобы пересмотреть положения этих Конвенций, связанные с "единицей учета". Эти Протоколы еще не прошли процедуру ратификации и т.д., необходимую для их вступления в силу.

/...



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### Рекомендации и правила ИМКО, относящиеся к безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов

- Международные морские правила перевозки опасных грузов
- Правила конструкции и оборудования судов для перевозки опасных навалочных химических грузов
- Стандарты рабочих технических характеристик судового навигационного оборудования
- Правила конструкции и оборудования судов для перевозки сжиженных газов наливом
- Правила конструкции и оборудования передвижных установок для морского бурения
- Правила безопасной перевозки навалочных грузов
- Международный кодекс сигналов
- Наставление по поисково-спасательным работам
- Наставление по подготовке экипажа
- Рекомендации относительно требований пожарной безопасности для грузовых судов
- Рекомендации относительно правил установки электро-механического оборудования на судах
- Схемы судовых маршрутов и управления движением судов
- Процедуры контроля за сбросами в соответствии с международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954 год
- Рекомендации относительно международных стандартов технических характеристик и испытаний оборудования для сепарации нефтеводяной смеси и для замера содержания нефти.
- Рекомендации относительно установки оборудования для сепарации нефтеводяной смеси согласно Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с соответствующими поправками, внесенными в нее Протоколом 1978 года

/...

Региональные соглашения по борьбе с крупными авариями или угрозой загрязнения моря

Рекомендации относительно международных стандартов сточных вод и основных принципов испытаний технических характеристик установок для обработки сточных вод

Разработка морской системы подачи аварийных сигналов и обеспечения безопасности

Рекомендации относительно аварийных позиционных радиомаяков

Рекомендации относительно стандартов технических характеристик навигационного радиолокационного оборудования

Дополнение к стандартам характеристик навигационного радиолокационного оборудования

Стандарты технических характеристик радиолокационных отражателей

Стандарты технических характеристик контрольных передающих поправки станций "Омега"

Стандарты технических характеристик радиосистемы определения направления

Стандарты технических характеристик эхолотов

Стандарты технических характеристик гирокомпасов

Общие требования к электронному навигационному оборудованию

Магнитные компасы: стандарты установки и технических характеристик

Стандарты технических характеристик авторулевых

Стандарты технических характеристик радиолокационного оборудования для автопрокладки (АРПА)

Рекомендации относительно всемирной навигационной службы предупреждения

Рекомендации относительно радиотелефонных приемо-передатчиков

Стандарты технических характеристик СВЧ-радиотелефонных установок

Рекомендации относительно поисковых радиотелефонных приемников

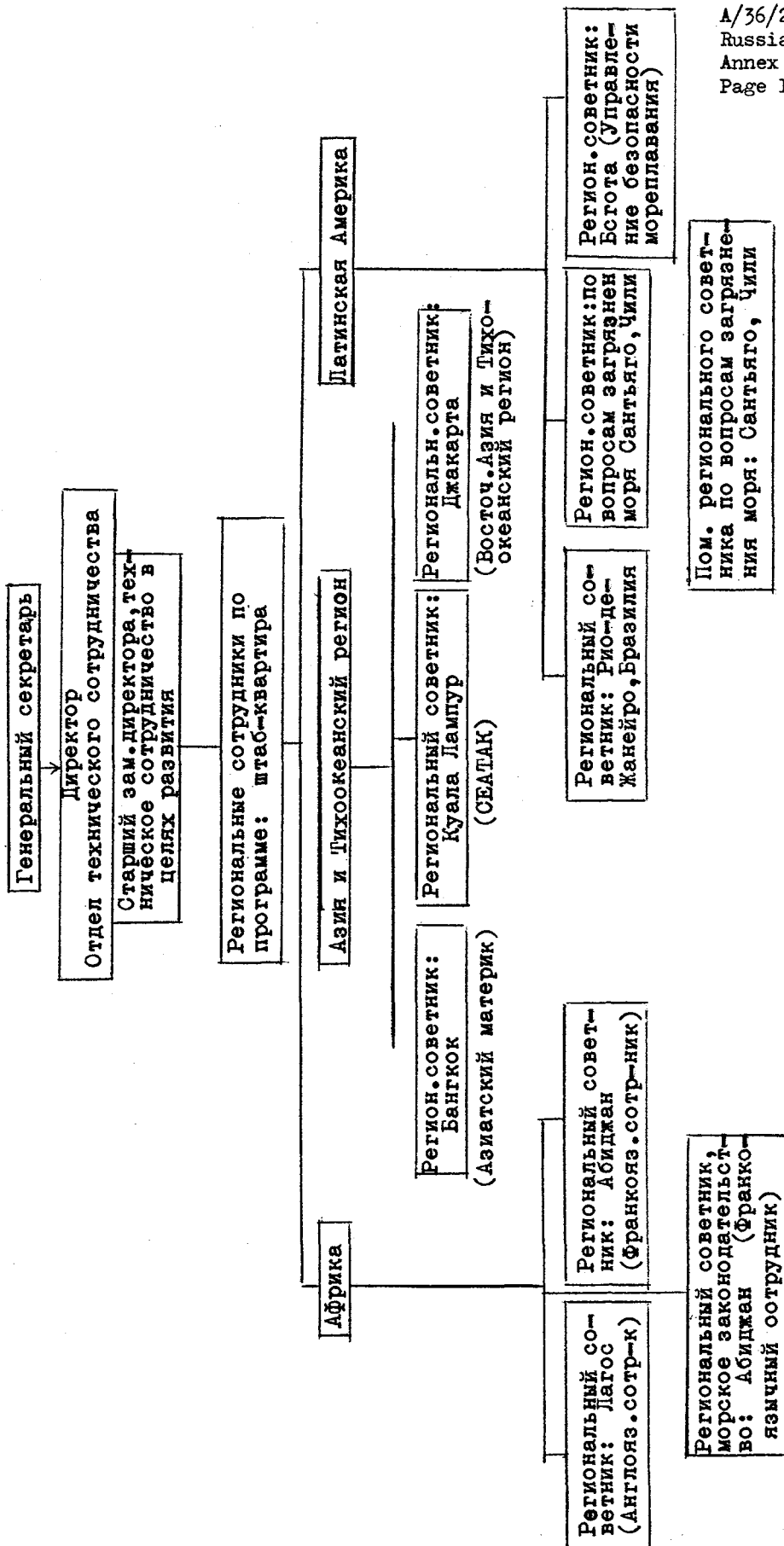
Рекомендации относительно аварийных генераторов радиотелефонных сигналов

/...

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Программа ИМКО в области технического сотрудничества:

а) Региональное консультативное обслуживание



A/36/233  
Russian  
Annex III  
Page 1

в) Межрегиональное консультативное обслуживание

