

Итоги 31 сессии Ассамблеи Международной морской организации и международное морское право

Заслуженный деятель науки РФ, д-р юрид. наук, профессор **К.А. Бекяшев** – советник Руководителя Росрыболовства; д-р юрид. наук, профессор **Д.К. Бекяшев** – Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО МИД России)

@ profbek@mail.ru;
dambek@yandex.ru

Ключевые слова:

Международная морская организация (ИМО); 31 сессия Ассамблеи; конвенции и кодексы ИМО; стратегический план ИМО до 2023 г.; решения 31 сессии Ассамблеи ИМО

Keywords:

International maritime organization (IMO), 31st session of the Assembly; IMO conventions and codes; IMO strategic plan until 2023; decisions of the 31st session of the IMO Assembly

RESULTS OF THE 31ST SESSION OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION'S ASSEMBLY AND INTERNATIONAL MARITIME LAW

Bekyashev K.A., Doctor of Sciences, Professor - adviser to the Head of the Federal Agency for Fisheries, profbek@mail.ru;

Bekyashev D.K., Doctor of Sciences, Professor – Moscow State Institute of International Relations, dambek@yandex.ru

The article considers the legal status of IMO as a specialized UN agency and its structure. The competence and activities of the main IMO bodies are analyzed. The basic information on the most important conventions and codes of the Organization is given. The main issues presented for discussion at the 31st session of the IMO Assembly are discussed in detail. Recommendations for the implementation of the 31st IMO Assembly session decisions in scope of Russian fishery complex is developed.

В статье рассмотрен правовой статус ИМО, как специализированного учреждения ООН, и ее структура. Проанализирована компетенция и деятельность главных органов ИМО. Приведены основные сведения о наиболее важных конвенциях и кодексах данной организации. Подробно рассмотрены основные вопросы, представленные на обсуждение 31 сессии Ассамблеи ИМО. Разработаны рекомендации по выполнению решений 31 сессии Ассамблеи ИМО в рыбохозяйственном комплексе Российской Федерации.

ИМО – СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ООН ПО ВОПРОСАМ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ И ПРАВА [1].

Конвенция о создании Международной морской организации (ИМО) была принята в 1948 г. и вступила в силу в 1958 г. (она

является специализированным учреждением ООН). С самого начала деятельности ИМО ее важнейшими целями были повышение безопасности на море и предотвращение его загрязнения. С начала 2000-х годов одной из приоритетных задач Организации стала охрана на море [2].

Высшим органом ИМО является Ассамблея, которая собирается на свои очередные сессии один раз в два года. В период между сессиями функции руководящего органа выполняет Совет, состоящий из 40 государств (РФ – постоянный член этого органа).

ИМО является постоянно действующей организацией. Ее работа ведется в нескольких комитетах и подкомитетах.

Комитет по безопасности на море является одним из основных органов ИМО. Он был учрежден в 1948 году. В настоящее время Комитет занимается всеми вопросами, связанными с безопасностью судоходства, а также решает проблемы охраны на море и борьбы с пиратством, вооруженным разбоем на море.

Значительное место в деятельности ИМО занимают проблемы безопасности рыболовных судов. В рамках организации разработана и принята Международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 г. [3]. Однако, в связи с техническими проблемами, она не вступила в силу. В 1993 г. был принят Протокол к Конвенции 1977 г., содержащий упрощенные стандарты к судовому оборудованию и каютам. Протокол также не вступил в силу. В 2012 г. в Кейптауне, по инициативе ИМО, принято Соглашение, которое стимулирует стремление государств ратифицировать весь блок международно-правовых документов, касающихся безопасности рыболовных судов [4].

ИМО всегда уделяла исключительное значение подготовке судового персонала. С этой целью Организация созвала конференцию, которая приняла Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (вступила в силу в 1984 г.). Впоследствии она была неоднократно дополнена.

В 1995 г. Конференция ИМО одобрила Международную конвенцию, которая также была неоднократно дополнена, о подготовке и дипломировании рыбаков и несении вахты.

В ноябре 1973 г. Ассамблея ИМО учредила еще один главный комитет – Комитет по защите морской среды. Он отвечает за координацию деятельности органов ИМО по предотвращению загрязнения морской среды с судов и борьбе с ним.

Юридический комитет вначале был образован с целью рассмотрения правовых проблем, возникших в результате аварии либерийского танкера «Торри Каньон» в 1967 г., а впоследствии он стал постоянным органом, отвечающим за рассмотрение любых юридических вопросов, которые входят в сферу компетенции Организации [5].

Комитет по техническому сотрудничеству отвечает за координацию деятельности ИМО по оказанию юридической помощи, 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 упрощению требований к документам, которые должны соблюдать суда в портах или терминалах при оформлении их прихода и отхода.

В ИМО работают 9 подкомитетов: по безопасности мореплавания; радиосвязи; поиску и спасению;

подготовке моряков и несению вахты; перевозке опасных грузов, сухих грузов и контейнеров; проектированию и оборудованию судов; противопожарной защите; остойчивости и грузовой марке; безопасности рыболовных судов; перевозке жидкостей и газов наливом.

Секретариат ИМО возглавляет Генеральный секретарь (в настоящее время им является Ким Лим – Республика Корея). Он руководит персоналом, состоящим из 300 международных гражданских служащих.

Генеральный секретарь ИМО назначается Советом и утверждается Ассамблеей.

В настоящее время в ИМО входят 174 государства.

НОРМОТВОРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИМО

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

В 1974 г. в рамках ИМО принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС-74), которая вступила в силу 25 мая 1980 г. и с тех пор в нее неоднократно вносились изменения и дополнения с учетом технических достижений.

Под эгидой ИМО приняты и другие международные договоры по безопасности мореплавания, например, Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., Международная конвенция по обмеру судов 1969 г., Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г., Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. и др.

Вопросы охраны на море впервые заняли важное место в повестке дня ИМО после захвата на море в 1985 г. итальянского круизного судна «Акилле Лауро».

В марте 1986 г. была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против морского судоходства, и протокол, распространяющий ее требования на незаконные акты, направленные против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Оба документа были обновлены в 2005 году.

В 2002 г. ИМО приняла всеобъемлющий пакет документов по охране на море. Наиболее важным из этих документов является Международный кодекс по охране судов и портовых средств. Согласно его требованиям, государства-члены ИМО должны проводить оценку риска с целью определения уровня угрозы для их портов, а на судах и в портах должны быть назначены специальные лица, ответственные за охрану.

ИМО выступила инициатором принятия ряда международно-правовых документов по борьбе с пиратством.

В ноябре 2004 г. 16 стран Азии заключили Соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством против судов в Африке. Согласно данному соглашению создан центр по обмену информацией с целью содействия распространению сведений о пиратстве.

ИМО поддержала Джибутийский кодекс, который был подписан 20 государствами. Его участники обязуются сотрудничать в рамках различных мероприятий:

расследование пиратских действий; задержание подозреваемых в пиратстве лиц; запрет на эксплуатацию задержанных судов.

Как было отмечено ранее, проблемы предотвращения загрязнения морской среды также являются для ИМО приоритетными. По этой проблеме Организация приняла ряд конвенций и кодексов, например, Международную конвенцию относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г., Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. и Международную конвенцию о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года.

Однако по рассматриваемому вопросу ведущим международным документом является Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ-73).

В 1978 г. ИМО приняла протокол к Конвенции МАРПОЛ-73, который установил требования к конструкции судов. Эта Конвенция имеет шесть приложений, которые регламентируют сбросы с судов нефти, мусора, сточных вод, окислов азота и других загрязняющих морскую среду веществ.

В 1990 г. под эгидой ИМО принята Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству. В 2000 г. принят протокол к этой Конвенции, касающийся опасных и вредных веществ. Он вступил в силу в 2007 году.

В 1996 г. на конференции, созванной ИМО, принята Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ. Она устанавливает двухуровневую систему компенсации в объеме примерно до 250 млн фунтов стерлингов. Эта Конвенция охватывает не только случаи загрязнения, но и другие угрозы, например, взрывы и пожары на судне.

В 2001 г. конференция ИМО приняла Международную конвенцию о контроле за вредными противобактериальными системами на судах. Она запрещает использование вредных органических соединений в противобактериальных красках, которые применяются на судах, и устанавливает механизм для предотвращения возможного использования других вредных веществ в противобактериальных системах в будущем. Эта Конвенция вступила в силу в 2008 году.

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

В мае 2009 г. под эгидой ИМО принята Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

В 2007 г. в Найроби одобрена Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов. Эта Конвенция имеет важное значение в плане защиты морской среды от заржавевших судов и их обломков. Конвенция вступила в силу 14 апреля 2015 года.

В дополнение к конвенциям, Организация приняла несколько сот обязательных кодексов. Как отмечается в одном из изданий ИМО, «хотя рекомендации в

форме кодексов или иной форме обычно не являются юридически обязательными для правительств, они выполняют функции руководящих указаний для разработки национальных правил и требований. Некоторые кодексы приобрели обязательную силу согласно соответствующим положениям Конвенции СОЛАС-72 или МАРПОЛ-73» [6].

Многие кодексы содержат правила по единообразному толкованию конвенций ИМО. Ниже в качестве примеров приводятся некоторые из них:

- Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, приобрел обязательную силу, в соответствии с включением его в 2002 году в Конвенцию СОЛАС-72;
- Международный свод сигналов;
- Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1971 г.;
- Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов 1974 г.;
- Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок 1979 г.;
- Кодекс по уровням шума на судах 1981 г.;
- Кодекс по безопасности судов специального назначения 1983 г.;
- Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) 1993 г. (приобрел обязательную силу в соответствии с Конвенцией СОЛАС-72);
- Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей 1997 года.

В последние годы ИМО создала систему проверки государств-членов и с этой целью в 2003 г. принят Кодекс по осуществлению документов ИМО. В соответствии с этой системой, аудиторы Организации посещают государства-членов с целью проверки выполнения ими основных конвенций ИМО, таких как СОЛАС-74; МАРПОЛ-73; Конвенции о грузовой марке; Конвенции по обмеру судов, МППСС-72; Конвенции ПДНВ-78 и ряда других. Данный Кодекс принят 4 декабря 2013 г. 28 сессией Ассамблеи ИМО. Он состоит из 4 частей: общие положения; государства флага; прибрежные государства; государства порта.

На своих сессиях Подкомитет по осуществлению документов ИМО рассматривает следующие вопросы: 1) юрисдикция; 2) организация и полномочия; 3) законодательство, нормы и правила; 4) распространение применяемых международных документов, норм и правил, имеющих обязательную силу; 5) меры по обеспечению выполнения; 6) функции в вопросах контроля, освидетельствования, инспекции, ревизии, проверки, одобрения и выдачи свидетельств; 7) отбор, признание, выдача полномочий и доверенностей, а также наблюдение в отношении признанных организаций, как это требуется, а также в отношении назначенных инспекторов; 8) расследования, о которых требуется сообщать в Организацию, и 9) сообщения, направляемые в Организацию и другим Администрациям.

СТРАТЕГИЯ ИМО НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Контуры будущей деятельности ИМО на ближайшие годы определены в Стратегическом плане

Организации на шестилетний период 2018-2023 годы, утвержденном 30 сессией Ассамблеи 8 декабря 2017 года.

В Стратегическом плане изложены:

1. Программное заявление ИМО;
2. Общая концепция;
3. Общие принципы, которые должны приниматься во внимание во всей работе Организации;
4. Стратегические направления на период 2018-2023 гг.;
5. Показатели для оценки деятельности Организации относительно стратегических направлений;
6. Перечень результатов, которые Организация запланировала выполнить в течение двухгодичного периода.



Каждые шесть лет Стратегический план Организации полностью перерабатывается на основании общего процесса по выявлению новых тенденций, событий и задач.

В течение шести лет Организация будет проводить необходимую корректировку Стратегического плана с тем, чтобы обеспечить его постоянную актуальность при реагировании на основные события и происходящие изменения.

Перечень результатов, прилагаемых к Стратегическому плану, корректируется в течение каждого двухгодичного периода с тем, чтобы отразить, какая работа и каким образом должна быть выполнена органами ИМО.

КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ 31 СЕССИИ ИМО

В соответствии с планом работы ИМО с 25 ноября по 4 декабря 2019 г. в Лондоне состоялась 31 сессия Ассамблеи Международной морской организации.

В работе принимали участие делегации 174 государств (примерно 1200 человек). Российскую делегацию возглавлял заместитель Министра транспорта РФ Ю.А. Цветков. От рыболовного сектора Российской

Федерации участвовал один из авторов данной статьи – К.А. Бекашев.

На 31 сессии Ассамблеи ИМО с программными докладами выступили 80 министров или их заместители.

Ниже излагаются основные положения речи главы делегации Российской Федерации Ю.А. Цветкова.

1. Россия неизменно поддерживает деятельность ИМО, которая на протяжении многих лет демонстрирует высокую эффективность в решении самых сложных задач и проблем, стоящих перед международной морской отраслью.

Прошедшие два года не стали исключением. В числе наиболее важных достижений за этот период – принятая ИМО Первоначальная стратегия по снижению выбросов парниковых газов с судов. И хотя окончательный вариант этого документа появится только в 2023 г., уже сейчас понятно, что Первоначальная стратегия прочно поставила морскую отрасль на путь существенного сокращения выбросов.

2. Значительное движение имеется и в области повышения безопасности международного судоходства. На фоне бурного роста технологий заметно возросло значение работы по созданию международно-правового регулирования для морских автономных надводных судов. Убеждены, что успехи ИМО на этом направлении позволят нам с уверенностью смотреть в завтрашний день.

3. Наряду с положительными изменениями, необходимо сказать и о некоторых тревожных тенденциях. В частности, серьезное беспокойство вызывает намеченный отход от привычных методов работы ИМО. Если раньше любому важному решению предшествовала его тщательная научно-техническая проработка, включая комплексный анализ возможных последствий, то сегодня в ряде случаев мы видим обратную картину.

Особенно наглядно это проявляется при выработке экологических запретов. Так было, например, с новым стандартом по предельному содержанию серы в судовом топливе. Сначала мы утвердили дату его введения (1 января 2020 г.), а потом выяснилось, что у нас отсутствует необходимый стандарт ISO; не проработаны вопросы безопасности использования блиндированных сортов, не хватает четкого понимания вероятной динамики цен на судовое топливо и вообще нет твердой уверенности в том, что прогнозируемый дефицит топлива не приведет к ощутимым перебоям в работе морского транспорта, по крайней мере, в отдельных странах и регионах мира.

4. То же самое сегодня происходит с запретом на использование тяжелого судового топлива в Арктике. Буквально в экстренном порядке, не дожидаясь результатов оценки последствий, было принято решение о необходимости введения такого запрета в качестве якобы единственной меры снижения рисков. И это несмотря на то, что существующие меры защиты доказали свою эффективность – благодаря им в Арктике не произошло ни одной аварии с разливом тяжелого топлива.

Полагаем, что подобные попытки действовать в обход устоявшейся практики ИМО чреваты опасными последствиями. Призываем государства-члены и международные организации, участвующие в ее работе, вернуться на путь строгой научно-техниче-

ской выверки обязательных мер, отказаться от слепой веры в простые и эффективные решения, вместо этого настроиться на выработку эффективных стандартов и требований.

Ю.А. Цветков обратил внимание на некоторые позитивные изменения, происходящие в российской морской отрасли. В частности, Россия открыта для международного сотрудничества и готова делиться своим богатым опытом работы. Она убеждена, что только совместными усилиями можно выполнить стоящие перед международным сообществом задачи.

Повестка дня 31 сессии Ассамблеи ИМО состояла из 27 вопросов. Делегаты подробно рассмотрели отчеты и рекомендации всех главных комитетов ИМО: Юридического комитета, Комитета по защите морской среды, Комитета по безопасности на море, Комитета по техническому сотрудничеству и Комитета по упрощению формальностей в морском судоходстве.

При рассмотрении отчета и рекомендаций Комитета по безопасности на море, делегация Российской Федерации выступила со следующими комментариями в отношении резолюции о временных мерах по безопасности судов, не подпадающих под действие Международной конвенции СОЛАС-74, эксплуатирующихся в полярных водах (речь идет, в частности, и о рыболовных судах).

Российская делегация поддержала этот проект. В случае его принятия Ассамблеей, резолюция послужит государствам сигналом к началу изучения вопроса о существующих возможностях, объеме и порядке применения к рыболовным и прогулочным судам, эксплуатирующимся в полярных водах, требований Полярного кодекса по безопасности мореплавания. При этом российская делегация исходила из того, что приоритетное внимание будет уделено тем конкретным регионам в границах полярных вод, где государства испытывают реальные проблемы и сложности, связанные с эксплуатацией указанных судов.

Российская Федерация убеждена в том, что сегодня, когда имеется только первоначальный опыт применения Полярного кодекса, шаги ИМО не должны по своей сути представлять избыточные требования в условиях, когда эксплуатация неконвенционных (в т.ч. рыболовных) судов в полярных водах во многих случаях регулируются прибрежными государствами. Возможные меры не должны предполагать существенное переоборудование судов и связанные с этим расходы и административные издержки для судовладельцев и операторов судов, подпадающих под действие Конвенции СОЛАС-74.

Российская делегация поддержала проекты резолюций о процедуре портового контроля, Руководства по представлению информации государствами-членами ИМО.

При обсуждении доклада Объединенной специальной рабочей группы ФАО/ИМО по нелегальному, несообщаемому и нерегулируемому (ННН) рыбному промыслу наша делегация проинформировала о российском законодательстве и заключенных с пятью странами соглашениях о предотвращении ННН рыбного промысла и ряда меморандумов. В Российской Федерации завершается процесс ратификации Соглашения о мерах государства порта по предотвращению ННН рыбного промысла 2009 года.

В ходе сессии Ассамблеи ИМО большое внимание было уделено ускорению вступления в силу Кейптаунского соглашения о безопасности рыболовных судов 2012 года. Многие государства (Испания, Норвегия и др.) призывали ратифицировать это соглашение как можно быстрее. Российская делегация проинформировала участников сессии о том, что в России начат процесс подготовки материалов, связанных с присоединением к этому Соглашению.

При рассмотрении отчета и рекомендаций Юридического комитета Российская делегация поддержала подготовленный этим комитетом проект резолюции Ассамблеи о мерах по предотвращению фиктивной регистрации и использовании фиктивных реестров судов. Как было отмечено на последней 106-й сессии Юридического комитета ИМО в марте 2019 г., данная проблема касается как торговых, так и рыболовных судов [7].

Сессия Ассамблеи обстоятельно обсудила отчет к рекомендации Комитета по защите морской среды. По некоторым положениям отчета этого важнейшего органа ИМО российская делегация выступила с комментариями.

В части работы ИМО по содержанию серы на уровне 0,50% с 1 января 2020 г. делегация отметила, что международное судоходство может столкнуться со значительными трудностями, особенно в первое время, связанными с выполнением указанного требования. В этом контексте особенно важно продолжить работу Комитету по вопросу повышения эффективности осуществления Правила 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, прежде всего в отношении качества судового топлива и предоставления данных об отсутствии соответствующего требования судовому топливу.

Российская делегация поддержала работу по снижению выбросов парниковых газов с судов. В 2023 г. будет принята всеобъемлющая стратегия ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов, в рамках которой предусматривается выполнение трехэтапного подхода: сбор данных по количеству топлива, анализ этих данных и выработка мер по снижению выбросов парниковых газов с судов, так и проведение всестороннего обсуждения вопросов сокращения выбросов парниковых газов с судов.

В контексте работы Комитета по защите морской среды, в рамках пункта повестки дня о снижении рисков использования и перевозки судами тяжелого топлива в Арктике, обратили внимание на важность дальнейшей работы над рекомендациями о мерах снижения рисков использования и перевозки судами тяжелых сортов топлива в качестве топлива в арктических водах, которая проводится по решению Комитета в формате Корреспондентской группы.

Наша делегация заявила, что разработка запрета на использование и перевозку судами тяжелых сортов топлива в качестве топлива в арктических водах и его параметров возможно только на основании результатов проведения арктическими странами оценки воздействия, а также с учетом специфических факторов каждого арктического прибрежного государства.

Российская делегация поддержала работу, проведенную ИМО по снижению загрязнения моря пластмассовым мусором, в частности принятие Плана действий по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов и планируемое к про-

ведению ИМО исследованию по загрязнению моря пластмассовым мусором с судов, которое позволит получить количественные показатели и определить вклад судоходства в эту проблему.

Российская Федерация предложила настаивать на том, что в настоящее время преждевременно проводить обсуждение возможного регулирования сброса «серых» вод с судов по следующим основаниям: отсутствие количественных данных по микропластику в «серых» водах; береговое, а не судовое происхождение микропластика и отсутствие возможности эффективной фильтрации береговыми приемными сооружениями «серых» вод, содержащих микропластик.

В контексте работы Комитета по защите морской среды по «черному углероду» российской делегацией было отмечено, что предложение мер контроля выбросов черного углерода с судов является преждевременным, так как в рамках Подкомитета по предотвращению загрязнения наиболее подходящие методы измерения черного углерода не показывают достаточной сходимости результатов, а также необходимо дальнейшее проведение сбора информации по отчетности об измерениях выбросов черного углерода.

На 31 сессии Ассамблеи ИМО делегациями подробно рассмотрены итоги Министерской Конференции по безопасности рыболовных судов, состоявшейся 20-21 октября 2019 г. в г. Торремолинос (Испания).

Конференция выразила серьезную тревогу, регистрируемым ежегодно, большим количеством случаев гибели персонала рыболовных судов и отметила, что государства могут сократить эти случаи путем единообразного и эффективного применения Кейптаунского соглашения 2012 года.

Эта Конференция предложила государствам, которые испытывают трудности в том, чтобы стать участником Кейптаунского соглашения 2012 г., информировать ИМО о соответствующих обстоятельствах, с тем чтобы было возможно рассмотреть вопрос о надлежащих действиях в этом отношении, включая предоставление необходимой технической помощи.

В этой резолюции, в частности, перечисляются направления оказания помощи: условия работы рыбаков; конструкция рыболовных судов; подготовка персонала рыболовных судов; мониторинг, контроль и наблюдение; эксплуатационные стандарты и стандарты мореходности рыболовных судов; защита окружающей среды; борьба с ННН-промыслом; меры борьбы с фиктивной регистрацией судов, занятых ННН-рыболовством.

Подчеркивается, что эффективность Кейптаунского соглашения зависит от широкой поддержки государств, действующих в качестве государства флага, государства порта и прибрежного государства.

Мы полагаем, что рекомендации Торремолиносского протокола окажут сотрудикам Росрыболовства помощь в подготовке материалов относительно лучшего понимания Кейптаунского соглашения о безопасности рыболовных судов 2019 года.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ассамблея ИМО и ее главные комитеты приняли ряд решений, которые затронут интересы российского рыбопромышленного флота, особенно строящихся судов.

Отметим лишь некоторые из этих решений.

1. Установлен новый стандарт по предельному содержанию серы в судовом топливе, который начнет применяться с 1 января 2020 года. Он был введен поправкой к Правилу 14 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ-74. Эта поправка определила на глобальном уровне предельное содержание серы в судовом топливе не более 0,50%, кроме зон контроля выбросов, для которых действует строгий показатель – 0,1%.

2. В феврале 2020 г. будут одобрены поправки к Конвенции МАРПОЛ-74 о запрете использования на судах тяжелого топлива и его перевозки в качестве груза. Это приведет к значительному росту эксплуатационных расходов судовладельцев и удорожанию себестоимости «Северного завоза» (примерно на 20%). В этом завозе задействованы и суда рыбопромышленного флота.

3. В ближайшие годы ИМО примет меры по распространению Полярного кодекса на суда, не подпадающие под действия Конвенции СОЛАС-72, включая рыбопромышленные суда. Конкретно речь идет о подготовке международного документа для рыболовных судов и прогулочных яхт. Будут одобрены обязательные нормы по планированию рейсов судов для безопасного прохода через Северный морской путь.

По нашему мнению, было бы целесообразным поручить соответствующим управлениям Росрыболовства, с привлечением Балтийской академии рыбопромышленного флота, провести оценку действующих и строящихся судов нормам ИМО и определить, какие превентивные меры должно предпринять Росрыболовство по защите интересов судовладельцев отрасли.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Бекяшев К.А., Серебряков В.В. Международные морские организации. Л., 1979. 607 с.
1. Bekyashev K.A., Serebryakov V.V. Mezhdunarodnye morskije organizacii. L., 1979. 607 p.
2. Бекяшев К.А., Клетной В.Н. Международная морская организация (Конвенции, кодексы и резолюции, принятые по вопросам безопасности мореплавания и ведения промысла) М., 1988. Ч. I. - 1988. - 208 с.; Ч. II. - 1988. 184 с.
2. Bekyashev K.A., Kletnoj V.N. Mezhdunarodnaya morskaya organizaciya (Konvencii, kodekсы i rezolyucii, prinyatyie po voprosam bezopasnosti moreplavaniya i vedeniya promysla) M., 1988. CH. I. - 1988. - 208 s.; CH. II. - 1988. 184 p.
3. Бекяшев К.А., Клетной В.Н. О международной Конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 г. // Безопасность мореплавания и ведения промысла. № 85. М., 1987. С. 17-25.
3. Bekyashev K.A., Kletnoj V.N. O mezhdunarodnoj Konvencii po bezopasnosti rybolovnyh sudov 1977 g. // Bezopasnost' moreplavaniya i vedeniya promysla. № 85. M., 1987. pp. 17-25.
4. Бекяшев Д.К. Международно-правовые проблемы управления рыболовством: монография. Москва: Проспект, 2017. 512 с.
4. Bekyashev D.K. Mezhdunarodno-pravovye problemy upravleniya rybolovstvom: monografiya. Moskva: Prospekt, 2017. 512 p.
5. Бекяшев К.А., Бекяшев Д.К. Правовой статус и актуальные направления деятельности Юридического комитета ИМО на современном этапе // Рыбное хозяйство. 2018. №3. С. 24-30.
5. Bekyashev K.A., Bekyashev D.K. Pravovoy status i aktual'nye napravleniya deyatel'nosti YUridicheskogo komiteta IMO na sovremennom etape // Rybnoe hozyajstvo. 2018. №3. pp. 24-30.
6. ИМО: что это такое. Лондон, 2016. 24 с.
6. IMO: chto eto takoe. London, 2016. 24 p.
7. Бекяшев Д.К. Итоги 106-й сессии Юридического комитета ИМО и ее значение для развития международного рыболовного права // Рыбное хозяйство. - 2019 - №3. С. 30-37.
7. Bekyashev D.K. Itogi 106-j sessii YUridicheskogo komiteta IMO i ee znachenie dlya razvitiya mezhdunarodnogo rybolovnogo prava // Rybnoe hozyajstvo. - 2019 - №3. pp. 30-37.