

ВКЛАД МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ В ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ООН О МИРОВОМ ОКЕАНЕ И МОРСКОМ ПРАВЕ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ

В соответствии с просьбой заместителя Генерального секретаря по правовым вопросам и Юрисконсультанта ООН, высказанной в письме от 13 января 2021 года, в данном документе отражены основные изменения, произошедшие в связанных с вопросами океана и морского права областях компетенции ИМО в период с сентября 2020 года по июнь 2021 года включительно.

В частности, в данном докладе освещается ход выполнения резолюции 75/239 Генеральной Ассамблеи о Мировом океане и морском праве и приводятся ссылки на соответствующие пункты указанной резолюции.

БЕЗОПАСНОСТЬ И ОХРАНА НА МОРЕ

ОБЗОР НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)

(см. пункты 114–116 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Комитет по безопасности на море (КБМ) завершил процесс оценки применимости конвенций ИМО к судам с различной степенью автономности и на своей 103-й сессии, состоявшейся в мае 2021 года, одобрил результаты обзора нормативной базы для использования МАНС (MSC.1/Circ.1638).

Обзор имеющих обязательную силу документов, находящихся в ведении КБМ, проводился с мая 2018 года по май 2021 года. КБМ определил 4 степени автономности: судно с автоматизированными процессами и оказанием поддержки в принятии решений, дистанционно управляемое судно с моряками на борту, дистанционно управляемое судно без моряков на борту и полностью автономное судно.

Имеющие обязательную силу документы касаются безопасности (Конвенция СОЛАС), правил предупреждения столкновений судов (МППСС), загрузки и остойчивости (Международная конвенция о грузовой марке), подготовки моряков и рыбаков (ПДНВ, ПДНВ-Р), поиска и спасания (САР), обмера судов (Конвенция по обмеру судов), безопасной перевозки контейнеров (КБК) и пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки (SPACE STP, ПСП).

Ввиду временных ограничений, связанных с проведением заседаний в дистанционном режиме, в декабре 2020 года Юридический комитет отложил обсуждение вопроса о МАНС, однако в июле 2021 года Комитет завершит обзор нормативных положений входящих в его компетенцию конвенций, которые касаются МАНС.

Кроме того, в рамках обзора нормативной базы для использования МАНС Комитет по упрощению формальностей продолжил рассмотрение Конвенции ФАЛ, следуя той же процедуре. Цель состоит в том, чтобы завершить процесс обзора и анализа и передать его результаты на рассмотрение Комитета по упрощению формальностей на его 46-й сессии в 2022 году.

ЦЕЛЕВЫЕ СТАНДАРТЫ И РАЗРАБОТКА НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ОСНОВАННЫХ НА ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЯХ

(см. пункты 114–116 резолюции 75/239 Генеральной Ассамблеи ООН)

Целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров (ЦС) (резолюция MSC.287(87)), которые были приняты в 2010 году, требуют, чтобы правила признанной Администрацией организации или национальные правила Администрации по проектированию и постройке навалочных судов и нефтяных танкеров соответствовали ЦС.

Кроме того, согласно ЦС вышеупомянутые правила должны проверяться на соответствие целям и функциональным требованиям. В целях осуществления такой проверки была инициирована Программа проверки по ЦС, в рамках которой к настоящему времени было подтверждено, что правила постройки судов 13 признанных организаций (ПО) соответствуют ЦС ИМО, как указано в циркуляре MSC.1/Circ.1518/Rev.1. Ежегодные проверки (проверки поддержания соответствия), проведение которых началось в 2018 году после успешной первичной проверки этих 13 ПО, в дальнейшем будут проводиться в соответствии с новым трехлетним циклом проверок поддержания соответствия, который начнется в апреле 2022 года.

В дополнение к ЦС, устанавливающим «правила для правил» в отношении стандартов конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров, ИМО разработала новые документы, которые соответствуют установленному процессу разработки, проверки, внедрения и мониторинга целевых стандартов (ЦС), в целях поддержки разработки нормативной базы в рамках ИМО в соответствии с циркуляром *Generic guidelines for developing IMO goal-based standards* (MSC.1/Circ.1394/Rev.2).

Примерами документов ИМО, которые были подготовлены в соответствии с указанной выше целеориентированной концепцией, являются *Международный кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки* (Кодекс МГТ) и *Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах* (Полярный кодекс). В настоящее время на основе целеориентированной концепции разрабатываются следующие документы: проект главы XV Конвенции СОЛАС и связанный с ним проект Международного кодекса безопасности судов, перевозящих производственный персонал (Кодекс ПП), а также Обязательные технические и эксплуатационные меры по снижению углеродоемкости международного судоходства, основанные на целевых показателях, согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.

БЕЗОПАСНОСТЬ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ И ННН-РЫБОЛОВСТВО

(см. пункты 122–123 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

После успешного проведения Министерской конференции по безопасности рыболовных судов и незаконному, несообщаемому и нерегулируемому (ННН) рыболовству, которая прошла в Торремолиносе (Испания) в октябре 2019 года с участием 125 государств, четырех представителей Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений и 30 международных организаций, Организация продолжает предпринимать решительные шаги по продвижению вступления в силу Кейптаунского соглашения 2012 года, касающегося безопасности рыболовных судов и борьбы с ННН-рыболовством.

На сегодняшний день Соглашение ратифицировали 16 государств (Бельгия, Германия, Дания, Исландия, Испания, Конго, Нидерланды, Норвегия, Острова Кука, Перу, Сан-Томе и Принсипи, Сент-Китс и Невис, Финляндия, Франция, Хорватия и Южная Африка),

тогда как для вступления Соглашения в силу необходимо, чтобы оно было ратифицировано 22 государствами.

Для сохранения набранных в ходе Министерской конференции 2019 года темпов ИМО в период пандемии проводила тематические региональные вебинары и двусторонние обсуждения с государствами, подписавшими принятую в ходе конференции Торремолинскую декларацию, которая содержит обязательство подписавших ее сторон ратифицировать Соглашение к десятой годовщине его принятия, т. е. к 11 октября 2022 года. Государствам, подписавшим Декларацию, предлагается юридическая и техническая помощь в принятии мер по ратификации и осуществлению Соглашения. Кроме того, в области борьбы с ННН-рыболовством и искоренения современных форм рабства на море Организация тесно сотрудничает с МОТ и ФАО и взаимодействует с другими отраслевыми партнерами.

МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ВНУТРЕННИХ ПАРОМОВ

(см. пункты 114 и 190 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

КБМ в принципе одобрил базовую структуру рамочных типовых правил по безопасности внутренних паромов при условии их доработки в текущем режиме и отметил, что после принятия положений типовых правил Комитетом в 2022 году они могут адаптироваться заинтересованными странами на добровольной основе и напрямую включаться в национальное законодательство при поддержке Института международного морского права ИМО, которая будет предоставляться по запросу. Всеобъемлющие рамочные типовые правила, которые по большей части основываются на целевых показателях, определяют подлежащие соблюдению обязательства, обеспечивая при этом гибкость в их выполнении с учетом принимаемых на местном уровне решений и мнений местных экспертов. После утверждения типовых правил, которое, как ожидается, произойдет в 2022 году, начнется разработка пояснительного руководства, которое поможет странам лучше разобраться в типовых правилах и обеспечить их внедрение.

Комитет одобрил Бангкокскую декларацию по повышению безопасности внутренних паромных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе и по разработке типовых положений по безопасности внутренних паромных перевозок, в которой, в частности, дается определение понятия «внутренний паром» и которая была подготовлена по итогам совещания группы экспертов по повышению безопасности внутренних паромных перевозок в интересах содействия обеспечению безопасности морского сообщения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, прошедшего в виртуальном режиме в марте 2020 года.

Ожидается, что на 104-й сессии КБМ в октябре 2021 года будет создана рабочая группа по безопасности внутренних паромов для доработки типовых правил с целью их окончательного утверждения. В целях решения этого важного вопроса Секретариат ИМО продолжает активно взаимодействовать с заинтересованными сторонами, включая ИНТЕРФЕРРИ и Экономическую и социальную комиссию Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОВ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

(см. пункт 189 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

После принятия в 2017 году Полярного кодекса, применяющегося к судам, которые подпадают под действие Конвенции СОЛАС и которые планируется эксплуатировать в полярных водах, КБМ постановил разработать не имеющее обязательной силы руководство, содержащее рекомендации по мерам безопасности для не подпадающих под действие Конвенции СОЛАС судов, эксплуатирующихся в полярных водах. При разработке

этих мер безопасности рассматривались такие типы судов, как рыболовные суда, прогулочные суда валовой вместимостью свыше 300, не занятые в коммерческих операциях, и грузовые суда валовой вместимостью от 300 до 500.

Работа над руководствами для рыболовных судов и прогулочных яхт завершилась их утверждением на 103-ей сессии КБМ, состоявшейся в мае 2021 года (*Guidelines for safety measures for fishing vessels of 24 m in length and over operating in polar waters* (MSC.1/Circ.1641) и *Guidelines for pleasure yachts of 300 gross tonnage and above not engaged in trade operating in polar waters* (MSC.1/Circ.1642)). Ожидается, что на следующем этапе Комитет рассмотрит предложения по разработке руководств для коммерческих прогулочных судов и грузовых судов валовой вместимостью от 300 до 500, эксплуатирующихся в полярных водах.

ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ВВЕДЕНИЕМ В 2020 ГОДУ ОГРАНИЧЕНИЯ НА СОДЕРЖАНИЕ СЕРЫ

(см. пункты 114–116 и 194–198 Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

КБМ активизировал рассмотрение вопросов, связанных с введением в 2020 году ограничения на содержание серы, в рамках нового результата «Разработка дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива». 101-я сессия КБМ предприняла срочные действия для решения проблем безопасности, возникающих в связи с использованием жидкого топлива с низким содержанием серы, и приняла резолюцию MSC.465(101) о *рекомендуемых временных мерах по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива*. В частности, договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС было рекомендовано принимать надлежащие меры в отношении поставщиков жидкого топлива в подтвержденных случаях поставки жидкого топлива, не отвечающего требованиям Конвенции СОЛАС. Комитет также призвал к самому широкому применению последних версий соответствующих отраслевых стандартов и рекомендаций по повышению безопасности судов, связанных с поставками и использованием жидкого топлива.

Кроме того, Комитет подготовил пакет долгосрочных решений для повышения безопасности судов в отношении использования жидкого топлива, а 101-я сессия КБМ одобрила план действий по мерам повышения безопасности судов, имеющим отношение к использованию жидкого топлива. Следуя плану работы, 103-я сессия КБМ добилась значительного прогресса в разработке соответствующих обязательных требований, касающихся отчетности о случаях несоблюдения поставщиками топлива требований Конвенции СОЛАС, и мер, подлежащих принятию в отношении таких поставщиков. Также был достигнут прогресс в подготовке правил внесения в документацию температуры вспышки конкретной партии топлива при бункеровке. 103-я сессия КБМ вновь образовала корреспондентскую группу для дальнейшей разработки проекта поправок к Конвенции СОЛАС с целью его окончательной доработки и согласовала обновленный план работы, согласно которому в 2022 году на 105-й сессии КБМ должна быть завершена разработка мер, связанных с температурой вспышки топлива, а на 106-й сессии КБМ в том же году должны быть доработаны меры повышения безопасности судов, связанные с использованием жидкого топлива.

Следует отметить, что с момента вступления в силу правил Конвенции МАРПОЛ 2020 года по ограничению содержания серы прошло уже более года. По имеющимся данным, переходный период прошел в высшей степени гладко и не вызвал сколько-нибудь существенных проблем для безопасности, связанных с новыми видами смешанного топлива, что свидетельствует о тщательной подготовке всех заинтересованных сторон к вступлению новых правил в силу.

ОХРАНА НА МОРЕ

(см. пункты 114–116, 127–130 и 149–150 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Планы охраны на море

КБМ продолжает указывать на необходимость того, чтобы государства флага, а также собственники и операторы судов обновляли планы охраны на море для своих судов и осуществляли необходимые меры, включая применение рекомендаций ИМО и передовой отраслевой практики управления, в целях решения проблемы растущих рисков для безопасности судов в результате пиратства, вооруженного разбоя и других незаконных действий, и поддерживает государства-члены в их усилиях по укреплению охраны на море, в портах и на судах в рамках своих масштабных программ, связанных с глобальной морской безопасностью, Джибутийским кодексом поведения и наращиванием потенциала в Западной и Центральной Африке.

Пиратство и вооруженный разбой в Гвинейском заливе

В связи с проблемой пиратства и вооруженного разбоя в Гвинейском заливе ИМО призвала к более активному сотрудничеству и действиям по борьбе с увеличением в регионе числа и степени опасности нападений, которые угрожают жизни и благополучию моряков и безопасности судоходства. В этом контексте КБМ принял резолюцию о рекомендуемых действиях по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем в Гвинейском заливе (MSC.489(103)).

МОРСКАЯ СРЕДА

СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ С СУДОВ

(см. пункт 235 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Обязательные меры по снижению углеродоемкости морских перевозок

Отложенная в связи с пандемией COVID-19 семьдесят пятая сессия Комитета по защите морской среды (КЗМС), первоначально запланированная на 30 марта – 3 апреля 2020 года, прошла в дистанционном режиме с понедельника 16 ноября по пятницу 20 ноября 2020 года. 75-я сессия КЗМС одобрила поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, устанавливающие новые обязательные меры по снижению углеродоемкости судов к 2030 году по меньшей мере на 40% по сравнению с уровнем 2008 года, ужесточив действующие обязательные требования по энергоэффективности в целях дальнейшего сокращения выбросов парниковых газов в сфере судоходства.

Восьмая сессия учрежденной КЗМС Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов парниковых газов с судов проходила дистанционно 24–28 мая 2021 года. В ней приняли участие около 400 представителей более чем 60 государств-членов и ассоциированных членов, а также РКИКООН, ЮНКТАД, Европейской комиссии и около 30 неправительственных организаций.

Рабочая группа согласовала всеобъемлющий пакет руководств, сопровождающих новые обязательные меры и обеспечивающих поддержку администраций и отрасли в ре-

ализации новых технических требований к коэффициенту энергоэффективности существующих судов (КЭСС), эксплуатационному показателю углеродоемкости (СII) и механизму рейтингов.

Проект соответствующих поправок будет рассматриваться в июне 2021 года с целью их одобрения на 76-й сессии КЗМС параллельно с проведением всесторонней оценки их возможного воздействия на государства и технические руководства.

Несмотря на трудности, вызванные пандемией COVID-19, и переносы заседаний в первой половине 2020 года, государства-члены ИМО внесли конструктивный вклад в обеспечение своевременного выполнения Организацией краткосрочных мер, предусмотренных Первоначальной стратегией ИМО по ПГ 2018 года.

Принятие резолюции о национальных планах действий

75-я сессия КЗМС также приняла резолюцию о национальных планах действий. Резолюция призывает государства-члены разработать и обновить добровольные национальные планы действий (НПД) в целях содействия сокращению выбросов ПГ, связанных с международным судоходством, путем поддержки мероприятий на национальном уровне, в том числе в рамках сотрудничества между портами, предприятиями судоходной отрасли и всеми участниками цепочки создания стоимости на морском транспорте.

Одобрение Четвертого исследования ИМО по ПГ

Комитет одобрил Четвертое исследование ИМО по ПГ 2020 года. Исследование содержит обзор выбросов ПГ с судов за 2012–2018 годы, тенденций в сфере углеродоемкости международных морских перевозок и прогнозов выбросов ПГ в международном судоходстве на период до 2050 года. Отчет об исследовании опубликован на сайте ИМО (см. [Fourth Greenhouse Gas Study 2020 \(imo.org\)](https://www.imo.org/About/Pages/press.aspx?id=12315)).

Принятие поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ в целях дальнейшего повышения уровня требований к ККЭЭ

В дополнение к этому 75-я сессия КЗМС одобрила поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, значительно повысив уровень требований «этапа 3» к конструктивному коэффициенту энергоэффективности (ККЭЭ). Ожидается, что эти поправки вступят в силу 1 апреля 2022 года.

Поправки предусматривают перенос даты вступления в силу требований к конструктивному коэффициенту энергоэффективности для новых судов (этап 3 ККЭЭ) с 2025 года на 2022 год для нескольких типов судов, включая газовозы, суда для перевозки генеральных грузов и суда для перевозки СПГ.

Принятие поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, касающихся определения содержания серы и отбора проб

75-я сессия КЗМС также приняла поправки, способствующие обеспечению соблюдения глобального ограничения на содержание серы на уровне 0,50% (ИМО-2020), которое вступило в силу 1 января 2020 года, и уточняющие процедуры отбора образцов находящегося на борту и используемого на судне бункерного топлива, а также процедуру проверки топлива, предусмотренную Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ.

Система сбора данных ИМО

В марте 2021 года ИМО опубликовала агрегированные показатели расхода топлива за 2019 год на основе данных, полученных более чем от 27 000 судов, на которые распространяется обязательная система сбора данных ИМО.

Данные за отчетный 2019 год были представлены 107 администрациями, сообщившими, что в 2019 году в количественном выражении было израсходовано чуть более 213 млн тонн топлива. Большая часть судового топлива была использована судами трех типов, а именно навалочными судами, танкерами и контейнеровозами. Данные о расходе топлива будут способствовать принятию ИМО решений о дальнейших мерах по повышению энергоэффективности.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДОГОВОРА ОБ УПРАВЛЕНИИ БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

(см. пункты 231–232 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенция УБВ) вступила в силу в сентябре 2017 года и к настоящему времени была ратифицирована 86 странами, на долю которых приходится 91,19% валовой вместимости мирового торгового флота. Конвенция УБВ направлена на предотвращение распространения с судовыми балластными водами потенциально инвазивных водных видов и требует, чтобы суда осуществляли управление балластными водами в целях удаления водных организмов и патогенов, содержащихся в балластных водах и осадках, их обезвреживания или предотвращения их приема и сброса. В октябре 2019 года статус обязательного документа получил *Кодекс по одобрению систем управления балластными водами* (Кодекс СУБВ). В настоящее время основное внимание ИМО сосредоточено на эффективном и единообразном осуществлении и применении Конвенции УБВ.

КЗМС одобрил поправки к Конвенции УБВ, касающиеся приемо-сдаточных испытаний систем управления балластными водами и формы Международного свидетельства об управлении балластными водами. Поправки будут считаться принятыми 1 декабря 2021 года и вступят в силу 1 июня 2022 года. Несмотря на это, КЗМС поддержал мнение о том, что следует как можно скорее начать проведение приемо-сдаточных испытаний в соответствии с уже утвержденными рекомендациями *Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems* (BWM.2/Circ.70). В связи с этим, для поддержки эффективного и единообразного проведения приемо-сдаточных испытаний, которые становятся обязательными в результате принятия вышеупомянутых поправок, КЗМС одобрил циркуляр *Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems* (BWM.2/Circ.70/Rev.1 2020).

КЗМС также утвердил циркуляр *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42/Rev.2 2020).

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДОГОВОРА О ПРОТИВООБРАСТАЮЩИХ СИСТЕМАХ

(см. пункт 194 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года (Конвенция ПОС) вступила в силу в сентябре 2008 года и к настоящему времени ратифицирована 91 страной, на долю которых приходится 95,93%

валовой вместимости мирового торгового флота. Конвенция ПОС направлена на запрещение использования вредных веществ в противообрастающих красках, применяемых на судах. В первую очередь это относится к оловоорганическим соединениям, однако Конвенция также предусматривает механизм предотвращения возможного использования других вредных веществ в противообрастающих системах в будущем. В связи с этим в 2017 году КЗМС одобрил новый результат, касающийся внесения поправок в Приложение 1 к Конвенции ПОС с целью включения в него мер контроля в отношении цибутрина.

Исходя из этого, 75-я сессия КЗМС приняла поправки к Конвенции ПОС, касающиеся мер контроля в отношении цибутрина и формы Международного свидетельства о противообрастающей системе. Эти поправки вступят в силу 1 января 2023 года.

БОРЬБА С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ ПЛАСТМАССОВЫМ МУСОРОМ С СУДОВ

(см. пункты 217 и 233 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Признавая, что проблема загрязнения моря пластмассовыми отходами, отраженная в Приложении V к Конвенции МАРПОЛ, остается нерешенной и требует дальнейшего рассмотрения в ходе поиска глобального решения в контексте управления ресурсами океана и в целях выполнения задачи Цели 14 в области устойчивого развития, предусматривающей предотвращение и существенное сокращение любого загрязнения морской среды к 2025 году, ИМО силами КЗМС и его вспомогательных органов продолжает совершенствовать меры, согласованные в рамках Плана действий по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов (резолюция МЕРС.310(73)). Целью Плана действий ИМО является совершенствование существующих правил ИМО и внедрение новых вспомогательных мер, направленных на снижение уровня загрязнения моря пластмассовым мусором с судов.

Параллельно с этим Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды (ГЕСАМП) учредила Рабочую группу по источникам морского мусора, находящимся в море (Рабочая группа 43 ГЕСАМП), деятельность которой спонсируется ФАО и ИМО и опирается на дополнительную поддержку со стороны ЮНЕП. Главная цель Рабочей группы 43 ГЕСАМП заключается в изучении находящихся в море источников морского мусора в широком смысле, в частности, путем рассмотрения источников, связанных с судоходным и рыболовным секторами, проведения сравнительной оценки вклада различных источников, анализа применения и управления использованием пластмассы в обеих отраслях, а также оценки диапазона и степени воздействия источников морского мусора, находящихся в море. Итоговый доклад Рабочей группы будет размещен во второй половине 2021 года на сайте www.gesamp.org.

ОСТАТКИ ГРУЗА И ПРОМЫВОЧНАЯ ВОДА, СОДЕРЖАЩИЕ ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА, КЛАССИФИЦИРУЕМЫЕ КАК СТОЙКИЕ ПЛАВУЧИЕ ВЕЩЕСТВА

(см. пункт 240 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Поправки к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ (резолюция МЕРС.315(74)) вступили в силу 1 января 2021 года. Эти поправки ужесточают для определенных морских районов (воды Западной Европы, воды Северо-Западной Европы, воды Норвегии к северу от 62° с. ш. и Балтийское море) требования к сбросам, применяемые к танкерам-химовозам в отношении остатков груза и промывочной воды, содержащих стойкие плавучие продукты с высокой вязкостью и/или высокой точкой плавления, которые при определенных условиях способны затвердевать (например, остатки грузов и промывочная вода, содержащие некоторые растительные масла и парафиноподобные продукты).

СБРОС ОТХОДОВ В МОРЕ

(см. пункты 249–250 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Сорок второе Консультативное совещание договаривающихся сторон Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонская конвенция) и пятнадцатое Совещание договаривающихся сторон Протокола 1996 года к Лондонской конвенции 1972 года (Лондонский протокол) прошли одновременно посредством переписки и в формате виртуальных заседаний с 5 октября по 23 декабря 2020 года (документ LC 42/17).

Руководящие органы рассмотрели доклад сорок третьего заседания научной группы Лондонской конвенции и четырнадцатого заседания научной группы Лондонского протокола, которые были проведены одновременно посредством переписки в период с 6 июля по 18 сентября 2020 года. Доклад об объединенной сессии научных групп был выпущен в виде документа LC/SG 43/16.

Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды (ГЕСАМП)

Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды (ГЕСАМП), для которой ИМО предоставляет секретариатские услуги силами специального отдела ГЕСАМП, провела свою 47-ю ежегодную сессию с 8 по 11 сентября 2020 года в виртуальном режиме. ГЕСАМП рассмотрела ход работы своих восьми ныне действующих рабочих групп и приняла решение о создании новой Рабочей группы по воздействию изменения климата на загрязнители в океане (Рабочая группа 45 ГЕСАМП) под руководством МАГАТЭ (и при совместной поддержке со стороны ЮНЕП, МОК ЮНЕСКО и ИМО).

В межсессионный период ГЕСАМП опубликовала свой 107-й доклад в серии «Доклады и исследования» на тему «Глобальные тенденции в сфере загрязнения прибрежных экосистем». Все доклады, опубликованные GESAMP, размещены на сайте www.gesamp.org.

ФИКТИВНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФИКТИВНЫХ РЕЕСТРОВ СУДОВ

(см. пункты 134 и 186 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

После принятия Ассамблеей ИМО на ее тридцать первой сессии в декабре 2019 года резолюции A.1142(31) о мерах по предотвращению фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов Юридический комитет на своей 107-й сессии, состоявшейся в ноябре 2020 года, приступил к разработке проекта резолюции Ассамблеи, призывающей государства-члены и все соответствующие заинтересованные стороны поощрять конкретные меры по предотвращению и пресечению мошеннических действий в секторе морского судоходства. Проект резолюции будет окончательно доработан на 108-й сессии Юридического комитета в июле 2021 года и принят на 32-й сессии Ассамблеи в декабре 2021 года.

Вышеупомянутая резолюция A.1142(31) предусматривает процедуру передачи в ИМО информации о фиктивной регистрации, включая информацию о названии национального государственного органа (органов) и уполномоченных или действующих на основе

делегирования организаций, которые отвечают за регистрацию судов. Секретариат ИМО призывает государства-члены предоставлять эту информацию для проверки и включения во всеобъемлющую базу данных реестров, размещенную в общедоступном модуле контактных данных Глобальной интегрированной информационной системы судоходства (ГИСИС).

БЛАГОПОЛУЧИЕ МОРЯКОВ

(см. пункт 125 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

В результате пандемии COVID-19 мировая судоходная отрасль столкнулась с серьезными проблемами. Ввиду продолжающихся ограничений, связанных с COVID-19, большое число моряков вынуждены продолжать нести службу на судах после многомесячного нахождения в море вследствие невозможности их замены или репатриации на родину после длительных периодов службы. Судоходство имеет жизненно важное значение для поддержания глобальных цепочек поставок, но нынешняя ситуация чревата рисками для безопасности и благополучия экипажей судов, а также для безопасности морских перевозок.

В апреле 2020 года, в ответ на растущую обеспокоенность кризисной ситуацией со сменной экипажей, Генеральный секретарь ИМО учредил для решения данной проблемы Группу по антикризисным действиям в поддержку моряков (SCAT). Пандемия COVID-19 и связанные с ней ограничения возможностей судовладельцев в плане смены экипажей поставили моряков по всему миру в опасное положение. В 2020 году эта проблема затронула более 400 000 моряков, находившихся на судах по всему миру. Примерно столько же моряков не смогли приступить к работе вследствие отсутствия возможности прибыть на свои суда. Ограничения на проезд через порты и аэропорты и перемещения внутри стран привели к тому, что тысячи моряков не могли покинуть свои суда, вернуться на родину, передать дела новому экипажу и, в некоторых случаях, получить неотложную медицинскую помощь. Кроме того, многие моряки столкнулись с односторонним прекращением их трудовых договоров или были вынуждены находиться на карантине на борту судов или на берегу, нередко в течение более двух недель, не получая заработной платы.

К апрелю 2021 года число моряков, нуждающихся в репатриации по окончании срока действия контрактов, сократилось примерно до 200 000 человек, и еще примерно столько же моряков ожидали возможности прибыть на суда для смены экипажа. Однако до возвращения к нормальному режиму смены экипажей еще далеко. Помимо этого, резко возросло количество связанных с COVID-19 случаев оставления моряков без помощи, что еще больше усугубило ситуацию со сменой экипажей.

Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/75/17 «Международное сотрудничество для решения проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии COVID-19, в целях поддержки глобальных производственно-сбытовых цепочек», принятая 1 декабря 2020 года, призывает включить моряков в категорию ключевых работников и внедрить рекомендованные отраслью регламенты. Кроме того, принятая 8 декабря 2020 года резолюция Административного совета МОТ 340/(rev.2), касающаяся вопросов труда в морском судоходстве и пандемии COVID-19, направлена на преодоление бедственной ситуации, в которую попали моряки, вынужденные находиться на борту судов вследствие пандемии COVID-19. В дополнение к этому ИМО координирует свои действия с МОТ, ИКАО и ВОЗ, призывая государства-члены уделять морякам приоритетное внимание в своих национальных программах вакцинации от COVID-19.

Помимо этого, ИМО организовала серию региональных семинаров по проблемам, с которыми сталкиваются моряки в связи с продолжающейся пандемией COVID-19. В дополнение к вебинарам в целях оказания необходимой поддержки государствам-членам в решении проблемы репатриации была проведена встреча за круглым столом с участием представителей тихоокеанских островов. Эта встреча носила более интерактивный характер и была посвящена поддержке Фиджи в качестве сборного пункта для возвращающихся на родину моряков, оказавшихся в затруднительном положении в различных странах и регионах, а также поиску альтернативных решений. Как и региональные вебинары, встреча за круглым столом для Тихоокеанского региона была поддержана учреждениями ООН, координаторами-резидентами ООН, государствами Фиджи и Самоа, МОТ, Всемирной продовольственной программой и другими организациями, включая МПС и МФТ.

НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА

(см. пункты 10, 19, 20, 30, 31, 36 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

Хотя пандемия COVID-19 и оказала значительное воздействие на деятельность ИМО в области технического сотрудничества, Организация адаптировала свои методы работы, что позволило ей продолжать предоставлять техническую помощь тем государствам-членам, которые в ней больше всего нуждаются. Таким образом, в течение рассматриваемого периода приоритет отдавался технической помощи, которая могла быть оказана в виртуальном режиме и была нацелена на повышение квалификации кадров и наращивание институционального потенциала с акцентом на поддержку особых потребностей в области судоходства малых островных развивающихся государств (МОСРГ), наименее развитых стран (НРС) и прибрежных государств Африки. По мере возможности Организация также продолжала осуществлять мероприятия в рамках своих долгосрочных тематических проектов, используя виртуальный формат. Кроме того, была проделана значительная работа по подготовке программ электронного и дистанционного обучения, которые будут использоваться ИМО для оказания технической помощи.

Институт международного морского права и Всемирный морской университет

Используя потенциал двух своих глобальных морских учебных заведений, а именно Всемирного морского университета (ВМУ), расположенного в Мальме, Швеция, и Института международного морского права ИМО (ИММП), находящегося на Мальте, ИМО, несмотря на пандемию COVID-19, продолжала предоставлять представителям международного морского сообщества возможность получения последипломного морского образования высокого уровня. Деятельность как ВМУ, так и ИММП продолжалась с начала пандемии практически непрерывно. Лекции в обоих учебных заведениях проводились дистанционно в режиме виртуального обучения, и обе организации стремились совершенствовать методики обучения и взаимодействия со студентами с помощью различных приложений, обеспечивающих максимальное качество учебного процесса. Члены профессорско-преподавательского состава и сотрудники этих учебных заведений также работали в режиме онлайн. Это позволило ВМУ и ИММП успешно завершить 2019/2020 учебный год и приступить к реализации программы 2020/2021 года.

Женщины в морском секторе

В рамках своей программы «Работницы морской отрасли», осуществляемой под девизом «Обучение – выдвижение – признание» ИМО применяет стратегический подход к увеличению вклада женщин в работу морского сектора в качестве ключевых заинтересованных сторон. В декабре 2019 года Ассамблея ИМО приняла резолюцию A.1147(31) об обеспечении преемственности тематики Всемирного дня моря 2019 года и создании

безбарьерной рабочей среды для женщин в морской отрасли. В резолюции содержится призыв к принятию в предстоящие годы дальнейших решительных мер по обеспечению повсеместного гендерного равенства в морском секторе и созданию безбарьерной среды. В рамках своей программы технического сотрудничества ИМО продолжала оказывать постоянную поддержку семи ассоциациям работниц морской отрасли (WIMA), созданным благодаря этой программе, и улучшать гендерный баланс в судоходной отрасли.

В январе 2020 года между ИМО и Международной ассоциацией женщин в судоходстве и торговле (МАЖСТ) был заключен меморандум о взаимопонимании (МОВ), направленный на повышение уровня многообразия и инклюзивности путем активизации сотрудничества в морской сфере. В январе 2021 года было начато международное исследование ИМО-МАЖСТ по сбору и анализу данных о количестве женщин, занятых в морском секторе.

Прочие мероприятия по наращиванию потенциала

В рамках своей стипендиальной программы ИМО выплачивала стипендии выдвинутым правительствами кандидатам, отвечающим соответствующим требованиям, в частности из МОСРГ и НРС, для прохождения программ последиplomного морского образования в ВМУ и ИММП и краткосрочных учебных курсов, организуемых другими учебными заведениями. На региональном уровне ИМО проводила виртуальные вебинары в целях привлечения внимания к необходимости укрепления позиций морского сектора в национальных стратегиях и инициативах, разрабатываемых под эгидой Рамочной программы Организации Объединенных Наций по сотрудничеству в области устойчивого развития (РПООНСУР), а также принимала активное участие в совещаниях Канцелярии Специального советника ООН по Африке, посвященных стратегиям преодоления последствий пандемии COVID-19 в Африке. Для распространения последней информации о работе соответствующих учреждений и организаций ООН, связанной с пандемией COVID-19 в Африке, была создана «живая» информационная панель.

Кроме того, ИМО оказала помощь федеральному правительству Сомали в создании морской администрации для поддержки страны и ее региональных властей в укреплении человеческого и институционального потенциала в морском секторе после продолжавшейся более двух десятилетий гражданской войны, разрушившей морскую инфраструктуру и ресурсную базу страны.

МЕРЫ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАНДЕМИИ COVID-19 ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА

(см. пункт 125 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 75/239)

В дополнение к усилиям по урегулированию кризисной ситуации со сменой экипажей, вызванной пандемией (см. раздел «Благополучие моряков» выше), ИМО в тесном сотрудничестве с государствами-членами, другими учреждениями ООН и судоходной отраслью разрабатывала меры по преодолению последствий пандемии для глобального морского сообщества, исходя из того понимания, что многие государства-члены хотели бы иметь единые рекомендации по решению определенных вопросов.

Центральным хранилищем всей связанной с COVID-19 информации является веб-сайт ИМО (www.imo.org), на котором в специальном разделе «Информационные ресурсы COVID-19» размещены заявления Генерального секретаря, брифинги для прессы, тех-

нические рекомендации, распространяемые в форме циркулярных писем, резюме связанных с COVID-19 сообщений, поступающих от государств-членов, рекомендации ВОЗ, а также ссылки на различные информационные ресурсы.

Технические рекомендации были выпущены в виде циркулярного письма № 4204 и дополнений к нему, содержащих широкий спектр руководящих указаний и мер по смягчению последствий пандемии для морских перевозок и транспорта, включая совместные заявления с другими учреждениями ООН, в том числе ВОЗ, МОТ, ИКАО и ВТамО, и рекомендации, разработанные судоходной отраслью. Данные рекомендации среди прочего касаются роли международной торговли и цепочек поставок в процессе устойчивого социально-экономического восстановления в период пандемии COVID-19; совместных действий в поддержку обеспечения движения судов, работы портов и продолжения трансграничной торговли во время пандемии COVID-19; ускорения цифровизации сферы морских перевозок и логистики; руководящих указаний для государств флага в отношении освидетельствований и продления свидетельств во время пандемии COVID-19; а также практических аспектов подготовки инфраструктуры портового обслуживания, систем единого окна и других платформ электронного обмена к работе в пост-пандемийный период.