

УДК 341.161

***ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ
МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ***

Бошков Д.А.

магистрант,

Ульяновский Государственный Технический Университет

Ульяновск, Россия

Зардинов М. Р.

магистрант,

Ульяновский Государственный Технический Университет

Ульяновск, Россия

Куликов С.В.

магистрант,

Ульяновский Государственный Технический Университет

Ульяновск, Россия

Осипов А. В.

магистрант,

Ульяновский Государственный Технический Университет

Ульяновск, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается особенность деятельности международной морской организации, ее основные цели и задачи. Рассмотрены проблемы, существующие внутри организации и способы их решения. Анализируются прогнозы, касающиеся дальнейшего развития международных морских перевозок. Отражена необходимость расширения сотрудничества в области управления морскими делами.

Ключевые слова: международное судоходство; безопасность на море; перевозки; морская среда; загрязнение моря.

***FEATURES OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
ACTIVITIES IN THE FIELD OF INTERNATIONAL SHIPPING OF GOODS***

Boshkov D.A.

Master,

Ulianovsk State Technical University

Ulianovsk, Russia

Zardinov M.R.

Master,

Ulianovsk State Technical University

Ulianovsk, Russia

Kulikov S.V.

Master,

Ulianovsk State Technical University

Ulianovsk, Russia

Osipov A.V.

Master,

Ulianovsk State Technical University

Ulianovsk, Russia

Annotation. This article discusses the features of the international maritime organization, its main goals and objectives. The problems existing within the organization and ways to solve them are considered. Analyzed forecasts relating to the further development of international maritime transport. Reflects the need to expand cooperation in the management of maritime affairs.

Keywords: international shipping; safety at sea; transportation; marine environment; sea pollution.

Международная морская организация (далее, ИМО) представляет собой главную организацию, участвующую в регулировании международного

судоходства, учрежденная Международным договором в марте 1948 года. Многие цели организации, закрепленные в конвенции, можно резюмировать следующим образом [1, с. 45]:

- обеспечение механизмов сотрудничества между правительствами в отношении практики регулирования технических аспектов международного судоходства;
- поощрение и облегчение общего принятия самых высоких практических стандартов в области безопасности на море, эффективности судоходства и предотвращения загрязнения моря с судов и контроля над ним;
- поощрение отмены дискриминационных действий и ненужных ограничений со стороны правительств, затрагивающих международное судоходство, прежде всего, мер, ограничивающих свободу судоходства всех флагов для участия в международной торговле;
- рассмотрение вопросов, касающихся недобросовестной ограничительной практики в области судоходства;
- рассмотрение вопросов, касающихся судоходства и его воздействия на морскую среду;
- содействие обмену информацией между правительствами по вопросам, находящимся на рассмотрении организации [1, с. 48].

ИМО по существу является форумом для консультаций и обмена информацией между государствами-членами, проявлениями которых являются международные конвенции, принятые этими государствами. Организация, несомненно, внесла неизмеримый вклад в мировое морское сообщество [5, с. 146].

Однако существуют разногласия, большая часть которых связана с его организационной философией, особенно в отношении программы работы. Для того, чтобы внести значимый вклад в работу и процессы принятия реше-

ний в организации, государства-члены должны активно участвовать в рабочих совещаниях на различных уровнях. Начиная с сессий Ассамблеи, проводимых раз в два года, заседаний Совета, ежегодных заседаний четырех комитетов и текущих программ работы девяти подкомитетов, конструктивное участие может оказаться дорогостоящим. Это особенно применимо к развивающимся государствам-членам, расположенным на большом расстоянии от Лондона. [6, с. 67]

Таким образом, трудности, присущие конструктивному участию, препятствуют активному участию большого числа государств-членов в разработке правил и стандартов. Они неизменно получают возможность высказать свои мнения и озабоченности на сессиях Ассамблеи только тогда, когда рассматриваемый вопрос более или менее твердо решен. «Возможность для избранной группы государств-членов эффективно доминировать и формировать режим регулирования международного судоходства вполне реально и действительно вызывает беспокойство». Это различие четко проиллюстрировано при рассмотрении вопроса об участии и влиянии европейских государств по сравнению, например, с более отдаленными и менее развитыми Карибскими государствами. Это подводит нас к вопросу о членском составе Совета [2, с. 103].

В число таких членов входят в общей сложности 40 государств - членов:

- 10 государств, являющихся наиболее активными участниками рынка морских грузоперевозок;
- 10 государств, проявляющих максимальный интерес к международной морской торговле;
- 20 государств, которые не вошли в две первые категории, но заинтересованы в вовлечении в международные процессы в сфере судоходства, и

чье избрание в Совет обеспечит представительство в этом органе всех основных географических регионов мира.

Многие государства-члены выразили озабоченность по поводу того, что такая структура членского состава совета гарантирует членство некоторых государств во все времена, исключая при этом возможность вступления в него других государств. Фактически, этот вопрос стал настолько острым, что Либерия, государство флага, обладающее вторым по величине тоннажем судов, выразила протест в связи с отказом от уплаты своих взносов в 1999 году на двадцать первой сессии Ассамблеи в ноябре 1999 года. Впоследствии исключен из состава Совета. Несмотря на эти озабоченности, государства-члены должны сосредоточиться на демонстрации того, что они обладают четкой способностью претворять в жизнь международно-признанные нормы и стандарты, а также на своей способности сохранять репутацию авторитетного морского государства, демонстрируя ответственный подход и серьезный интерес. Такой подход ведет к признанию, тем самым расширяя доступ за имеющиеся возможности. Только тогда, когда это будет достигнуто, можно будет реально рассмотреть вопрос о членстве в Совете [3, с. 174].

В этих условиях государства, находящиеся в неблагоприятном положении, должны оценить свои индивидуальные слабости и определить возможности, которые позволят им преодолеть вышеупомянутые проблемы. Если вновь обратиться к Карибскому бассейну, то региональный подход представляет собой идеальную возможность в этом отношении. Карибские государства, большинство которых составляют малые острова, в значительной степени зависят от морской торговли и туризма, особенно круизного судоходства. Они имеют общие социальные, культурные и правовые системы, имеют схожие морские интересы и сталкиваются с аналогичными трудностями. Многим отдельным государствам трудно добиться реального участия в работе ИМО. Состояние судов, участвующих во внутрорегиональной торговле,

было охарактеризовано как в целом неудовлетворительное. Существует общее неравенство в уровне развития морского судоходства между отдельными государствами, а также нехватка ресурсов. С другой стороны, существует региональный торговый блок – Карибское сообщество (КАРИКОМ), а также инфраструктура для региональной морской подготовки – Ямайский Морской Институт (ЯМИ) [4, с. 454].

Таким образом, совершенно очевидна необходимость расширения сотрудничества в области управления морскими делами.

Цель ИМО, заключающаяся, в частности, в том, чтобы обеспечить общее принятие самых высоких практических стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения с судов, наилучшим образом достигается за счет надлежащего управления. Элементы планирования, организации, осуществления и контроля в настоящее время являются неотъемлемой частью работы организации в этой области. Однако, учитывая сложность ее организационной философии, опирающейся на зачастую своекорыстные национальные интересы различных государств-членов, применяемые стратегии могут быть легко поставлены под сомнение в отношении к их объективности.[5, с. 27].

С другой стороны, ИМО, будучи в первую очередь международным форумом, не имеет каких-либо полицейских и правоприменительных механизмов в отношении своих членов, что в значительной степени отвечает интересам государств-членов, не соблюдающих его положения; это не входит в его мандат. Однако существуют стратегии, которые могут быть использованы в рамках ИМО для содействия достижению желаемого конечного результата в виде более безопасных судов и более чистых морей без какой-либо эволюции в полицейскую роль. Такие стратегии были бы сосредоточены на различных областях управления морскими перевозками, которые сами по себе являются взаимоисключающими, но которые при коллективном управле-

нии становятся взаимоподкрепляющими, а именно: управление безопасностью на море; и управление охраной морской среды [5, с. 29].

Безопасность на море – это, по существу, те меры, которые используются различными заинтересованными сторонами в морской отрасли для защиты от захвата, саботажа, пиратства, хищения, раздражения или неожиданности; защита от враждебного вмешательства в судоходные операции. Эта концепция была расширена в отношении безопасности на море и предотвращения загрязнения морской среды. Эти меры касаются защиты от морских инцидентов, аварий, жертв и бедствий, защиты жизни людей и имущества и защиты морской среды от вредных последствий загрязнения.[7, с. 13].

Следовательно, это означает, что государства-члены ИМО должны быть готовы объективно разрабатывать и применять те меры, которые будут гарантировать желаемые результаты, хотя для этого потребуются суброгация определенных интересов [6, с. 54].

Под эгидой ИМО был разработан ряд важных международных соглашений, некоторые из которых были повышены до статуса международно-правовых норм, касающихся безопасности судоходства.

Эти стандарты отражены, в частности, в следующих международных конвенциях:

- Конвенция о международных правилах предотвращения столкновений судов (COLRAPM-72) представляет собой документ, который толкует правила разделения судов в море, которые одинаковы для судов любой страны [3, с. 35].
- Конвенция по морскому праву (1982 г.) была принята Организацией Объединенных Наций на основе разработок ИМО. В целях безопасности судоходства обязывает государства принимать все необходимые меры [3, с. 37];

• Конвенция о безопасности жизни на море (SOLAS-74) представляет собой свод правовых норм, направленных на повышение безопасности экипажей и пассажиров судов и кораблей в море и т. д. [3, с. 30].

Библиографический список

1. Anderson, D. Lawmaking Processes in the UN System [Text] / D. Anderson. – МРУUNL, 1998. – 47 p.
2. Бекашев, К.А. Правовые вопросы безопасности мореплавания в деятельности Международной морской организации (ИМО) [Текст] / К.А. Бекашев // Актуальные вопросы теории соврем. междунар. права: сб. науч. тр. ВЮЗИ. – М.: РИО ВЮЗИ, 2015.
3. Буша, Т. Конвенции Международной морской организации (ИМО). Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы [Текст] / Т. Буша // Материалы XI Междунар. конф. «Мир на морях». – М.: Мортехинформреклама, 2016.
4. Вольфганг, В. Международное право [Текст] / В. Вольфганг. – М.: Инфотропик Медиа, 2014.
5. Ганюшкина, Е.Б. Нормотворческая функция Международной морской организации (ИМО) [Текст]: дис.канд. юр. наук / Е.Б. Ганюшкина. М., 1988.
6. Ковалева, Т.А. Правотворческая деятельность межгосударственной организации как способ реализации учредительного акта [Текст]: дис.д-ра юр.наук / Т.А. Ковалева. – Калининград, 1999.
7. Фролов, А.И. Деятельность Международной морской организации: актуальные направления [Текст] / А.И. Фролов. – Наука и транспорт. – 2012. – № 2. – С. 12–15.

Оригинальность 86%