

ИМО – специализированное агентство [ООН](#), занимающееся вопросами безопасности в судоходной отрасли и недопущения загрязнения морской среды судами.

История создания ИМО

17 марта 1948г. – в Женеве на международной конференции, проводимой по инициативе [ООН](#), принимается Конвенция, послужившая основанием для официального учреждения Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО). Документ начал действовать 17 марта 1958г.

январь 1959г. – впервые созвано сессионное заседание ИМКО. Первоочередной целью Организации на тот момент было пересмотреть положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) для дальнейшего утверждения ее обновленного варианта. Этого удалось достигнуть в 1960г.

1982г. – ИМКО переименована в **Международную морскую организацию**.

Роль и функции ИМО

Ключевая роль **ИМО** заключается в создании нормативно-правовой базы для судоходной отрасли, которая является справедливой и эффективной, повсеместно применяемой и повсеместно имплементируемой.

Функции Организации:

- принимает действенные меры по обеспечению безопасности и охраны жизни на море, включая меры, нацеленные предупредить пиратские нападения на экипажи и суда;

- на международном уровне разрабатывает и устанавливает стандарты и правила касающиеся: проектирования, строительства, оборудования, формирования экипажей, эксплуатации и утилизации морских судов; морского образования и профессиональной подготовки; развития морской инфраструктуры; инновационных технологий и передовых практик; управления морскими перевозками для обеспечения безопасности, экологичности и энергоэффективности мирового судоходства;

- является форумом, на котором происходит процесс взаимообмена информацией между представителями государств-членов и заинтересованными сторонами по всем вопросам, имеющим отношение к торговому судоходству и морским перевозкам;

- продвигает устойчивое развитие судоходной и морской отрасли, что является одним из приоритетных направлений работы Организации на ближайшие годы.

Деятельность ИМО

Безопасность на море

Судоходная отрасль является самой глобальной из всех крупнейших мировых отраслей и одной из самых опасных. Признан тот факт, что повышение уровня безопасности на море можно достичь путем разработки международных правил, которых должны придерживаться все судоходные нации.

Именно вопрос безопасности был вынесен на повестку дня в первый период работы Организации, чтобы принять новую версию Конвенции SOLAS.

ИМО разработаны и приняты международные конвенции, касающиеся грузовой марки, обмера судов, упрощения международного морского судоходства, предупреждения столкновения судов, подготовки и обучения моряков, ведения поисково-спасательных операций – это те международные документы, при соблюдении которых всеми членами морского сообщества, гарантируются безопасные условия работы в море.

Морская среда

От судоходной отрасли зависит около 90% мировой торговли. По статистике, морские суда являются наименее вредным для окружающей среды видом транспорта. Кроме того, в отличие от наземной промышленности, судоходство в целом, вносит сравнительно незначительный вклад в загрязнение морской среды в результате деятельности человека.

Изначально мандат ИМО главным образом был связан с морской безопасностью. Организация в качестве хранителя Международной конвенции о предотвращении загрязнения моря нефтью (OILPOL) 1954г., вскоре после 1959г., взяла на себя ответственность за вопросы, касающиеся загрязнения окружающей среды. За прошедшие десятилетия принят широкий спектр мер по недопущению и

контролю загрязнений, вызванных судами и смягчением каких-либо последствий, которые могут возникнуть в результате морских операций и несчастных случаев.

Эти меры, как показывает практика, являются результативными в снижении судовых источников загрязнения и демонстрируют приверженность ИМО и судоходной отрасли в направлении защиты окружающей среды. Из 51 договорных документов, принятых ИМО для координации деятельности международного судоходства, 21 – напрямую касается окружающей среды.

Работа подразделения по морской среде, в основном, направляется Комитетом МЕРС.

В 1973г. принята первая глобальная Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL). За минувшие несколько десятилетий, в нормативные документы вносились изменения, чтобы включать гораздо более широкий спектр мер по недопущению загрязнения морей и океанов. В Конвенцию MARPOL неоднократно вносились поправки, относительно требований к решению проблем загрязнения морской среды химическими веществами, мусором, сточными водами и на основании Приложения VI, принятого в 1997г., загрязнения воздуха и выбросов с судов.

Другие документы, разработанные подразделением: Конвенция OPRC и ее протокол 2000 OPRC-HNS, Конвенция AFS, Конвенция BWM, Гонконгская конвенция, Лондонская конвенция и Протокол к ней 1996г и другие.

Отдельные развивающиеся страны по различным причинам пока не могут ратифицировать полный перечень этих документов. ИМО разработала Программу комплексного технического сотрудничества (ИТСР) с единственной целью – оказать помощь странам в укреплении их кадрового и институционального потенциала для единого и эффективного соблюдения нормативно-правовой базы ИМО. Оказание помощи этим странам в работе по устойчивому социально-экономическому развитию и укреплению защиты морской среды, в конечном итоге, должно привести к более чистым водным ресурсам и прибрежным районам, развитию туризма, широкому доступу к источнику животного белка за счет улучшенного и незагрязненного улова рыбы и комплексного управления прибрежной зоной.

Человеческий фактор

Безопасность и охрана человеческой жизни на море, защита морской среды и свыше 90% объема мировой торговли зависят от компетентности и профессиональных качеств моряков.

Международная конвенция ИМО о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW) 1978г. была первой одобренной на международном уровне конвенцией, призванной решить вопрос о минимальных стандартах компетентности мореплавателей. В 1995г. Конвенцию полностью пересмотрели и обновили.

Исчерпывающий обзор Конвенции STCW и Кодекса STCW был запущен в январе 2006г. и завершился на Конференции Сторон Конвенции ПДНВ, проводившейся в столице Филиппин с 21 по 25 июня 2010г., где было принято значительное количество поправок (Манильские поправки) к Конвенции и Кодексу ПДНВ. Изменения, вступившие в силу 1 января 2012г., обеспечивают улучшенные стандарты подготовки моряков.

В 1997г. ИМО приняла резолюцию с изложением своего видения, принципов и задач минимизации влияния человеческого фактора, который представляет собой сложный многомерный вопрос, затрагивающий безопасность на море и охрану морской среды, задействуя весь спектр человеческой деятельности, осуществляемой экипажами судов, управляющими прибрежной зоной, регулирующими органами и другими лицами. Для эффективного решения данной проблемы все участники должны наладить процесс взаимосодействия.

В 1989г. ИМО принят Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ), который впоследствии стал обязательным для исполнения в рамках Конвенции SOLAS. МКУБ призван повысить уровень безопасности глобального судоходства и снизить загрязнения с судов, устанавливая стандарт для безопасного управления и эксплуатации судов.

Эффективное использование МКУБ должно привести к «культуре мышления» саморегулирования безопасности, развивая «культуру безопасности», не допуская легкомысленного соблюдения внешних правил. Культура безопасности предполагает переход к культуре саморегулирования для каждого человека – от капитана до рядового состава экипажа, вырабатывая чувство ответственности за действия, предпринимаемые в целях повышения безопасности и производительности.

Безопасность и охрана человеческой жизни на море для экипажей рыболовецких судов также является предметом озабоченности ИМО, признавая необходимость дальнейшей разработки документов, затрагивающих вопросы безопасности в рыбопромысловой деятельности. Одним из таких документов является Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты (STCW-F), принятая ИМО в 1995г. и вступившая в силу 29 сентября 2012г.

Конвенция применяется к экипажам морских судов, имеющих 24 метра в длину и более. Первоначально предполагалось, что требования для экипажей рыболовецких судов должны быть разработаны в качестве протокола к основной Конвенции STCW, но после тщательного рассмотрения, было решено, что лучше принять отдельную конвенцию, которая стала первой попыткой установить стандарты безопасности для экипажей судов международного рыболовного флота.

Схема аудита государств-членов ИМО и поддержка внедрения

Аудит государств-членов ИМО (IMSAS) является обязательной процедурой и проводится во всех странах-членах с 1 января 2016г.

Схема аудита разработана ИМО, чтобы проверить страны-члены на предмет принятия и соблюдения ими международных документов ИМО, а также каким образом правительства несут ответственность за их имплементацию. Когда правительство принимает Конвенцию ИМО, оно соглашается с тем, чтобы сделать ее частью своего национального законодательства и соблюдать все положения, содержащиеся в этом документе.

Подкомитет по имплементации документов ИМО (III) компетентен рассматривать вопросы, касающиеся:

- обзора прав и обязанностей стран, вытекающих из договорных документов ИМО;
- оценки, контроля и обзора текущего уровня реализации документов ИМО членами в качестве государства флага, государства порта, прибрежного государства, чтобы выявить те области, где государство может иметь трудности по реализации этих документов в полном объеме;
- установления причин трудностей в реализации положений нормативных документов ИМО, принимая во внимание любую соответствующую информацию, собранную посредством оценки деятельности, расследования морских аварий и инцидентов и данных контроля государства порта (PSC), уделяя при этом особенное внимание трудностям, с которыми сталкиваются развивающиеся страны;
- изучения предложений относительно предоставления помощи государствам по имплементации и соблюдению документов ИМО, разработке соответствующих документов, руководящих принципов и рекомендаций.
- проведения анализа отчетов по расследованию морских аварий и инцидентов, поддержки действенного и всеобъемлющего механизма на базе знаний для содействия процессу выявления тенденций и участия в этапах разработки правил ИМО;
- обзора стандартов ИМО, касающихся безопасности на море и защиты морской среды, поддержки обновленных и гармонизированных руководств по обследованию, сертификации и связанных с ними требованиям;
- содействия глобальной гармонизации работы в области проведения контроля государства порта.

Охрана на море и пиратство

ИМО в рамках своего мандата, делает все возможное, чтобы торговые и пассажирские суда могли безопасно работать в море. Чтобы управлять и смягчать любые угрозы, представляющие опасность для судоходства, Организация разрабатывает соответствующие правила и указания.

Международный кодекс безопасности судов и портовых средств (ISPS)

Конвенция SOLAS включает положения, принятые в целях решения задач по охране на море. В главе XI-2 о специальных мерах по повышению безопасности на море есть ссылка на Кодекс ISPS, который является обязательным документом для выполнения всеми странами, подписавшими конвенцию. Целью Кодекса является подтверждение того, что морские суда и портовые средства государств-членов ИМО обеспечивают самые высокие стандарты безопасности.

Кодекс ISPS разделен на две части. В части А содержатся детальные требования по безопасности для обязательного исполнения правительствами, портовыми властями и судоходными компаниями, а в необязательной части В – ряд руководящих принципов о том, как выполнить эти требования.

Организация, через укрепление потенциала в области морской безопасности и программы технического сотрудничества, проводит различные национальные и региональные мероприятия, чтобы гарантировать, что Кодекс ISPS эффективно имплементируется государствами-членами.

[Пиратство и вооруженный разбой против судов](#)

Угроза, исходящая от пиратства и вооруженных нападений на суда торгового флота, давно является проблемой, вызывающей беспокойство у работников морской отрасли и мировой общественности.

Эта проблема вынесена на повестку дня ИМО с начала 1980-х гг. В конце 1990-х и начале 2000-х гг. усиленное внимание по борьбе с пиратством уделялось районам Южно-Китайского моря и Малаккского пролива. С 2005г. ИМО сосредоточила работу на противодействии пиратам у побережья Сомали, в Аденском заливе, Индийском океане.

Реализована стратегия укрепления морской безопасности в Западной и Центральной Африке, в рамках региональных договоренностей об обеспечении морской безопасности.

ИМО, при поддержке и взаимосотрудничестве с судоходной отраслью, за последние годы разработан и принят целый ряд антипиратских мер, которые способствовали смягчению негативного воздействия, исходящего от мирового пиратства. Кроме того, ИМО оказывает помощь, государствам-членам, желающим разработать свои собственные национальные или региональные меры, нацеленные на устранение угрозы нападения пиратов, вооруженного разбоя против судов, других противозаконных действий на море.

[Руководство ИМО и лучшие практики управления](#)

ИМО принято руководство, способствующее решению проблемы обеспечения безопасности на море и устранению угрозы пиратских нападений и вооруженного разбоя против судов. Документ включает рекомендации для правительственных органов, владельцев, операторов судов, капитанов и экипажей по предупреждению пиратских нападений, а также расследованию противоправных действий и применению вооруженной охраны на борту судов.

Лучшие практики управления (BMP), разработанные экспертами судоходной отрасли, обозначили соответствующие процедуры, которые используются при реагировании на акты/попытки совершения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов в конкретных регионах. ИМО поддерживает лучшие практики управления, которые были публично распространены Организацией.

[Информационная безопасность](#)

В настоящее время на повестке дня ИМО стоит вопрос о кибербезопасности, имеющей потенциал, чтобы снизить значительный ущерб общей безопасности в морской отрасли. Комитеты по упрощению формальностей и безопасности на море совместно разрабатывают добровольные руководящие принципы по адекватным методам борьбы с киберугрозами, которые могут быть использованы для защиты и повышения устойчивости киберсистем, поддерживающих операции в портах, морских сооружениях, на судах и других элементах морской транспортной системы. Организация проводит консультации с заинтересованными сторонами морской отрасли, другими соответствующими органами [ООН](#) и международными организациями, например: [Международным союзом электросвязи \(ITU\)](#), [Международной организацией спутниковой связи \(ITSO\)](#).

[Противодействие терроризму](#)

В целях обеспечения скоординированного ответа на борьбу с терроризмом, ИМО является активным участником некоторых работ и мероприятий, проведенных под эгидой Исполнительной дирекции Контртеррористического комитета Совета Безопасности [ООН](#) и Целевой группы Генеральной Ассамблеи [ООН](#) по осуществлению контртеррористических мероприятий посредством совместных оценочных визитов в страны, повышения потенциала по координации и обмену разработками политики с другими учреждениями [ООН](#), организациями-партнерами и правоохранительными органами.

[Безбилетные пассажиры](#)

ИМО постоянно работает над соответствующими мерами по снижению рисков, связанных с перевозкой посторонних лиц на судах и пассажиров без билета, пребывание которых может иметь серьезные последствия для безопасности судов, и как следствие, для судоходной отрасли в целом.

Контрабанда наркотиков

Комитеты ИМО по безопасности на море и упрощению формальностей взаимодействуют по вопросам, касающимся предупреждения и препятствия провоза наркотиков на судах, занятых в международной морской транспортной системе.

27 ноября 1997г. ИМО приняла резолюцию А.872 (20), где содержались рекомендации по предупреждению контрабанды наркосредств и мерам борьбы с подобной деятельностью. В 2006г. эта резолюция была впоследствии аннулирована и заменена пересмотренным Руководством по предупреждению и борьбе с контрабандой наркосредств, психотропных веществ и прекурсоров на судах, занятых в международных морских перевозках.

ИМО работает в тесном взаимодействии со [Всемирной таможенной организацией \(WCO\)](#) и Управлением [ООН](#) по наркотикам и преступности, по вопросам, касающимся контрабанды наркотиков на судах.

Аффилированные органы и программы

GESAMP – Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды была создана в 1967г. рядом учреждений [ООН](#). GESAMP занимается всеми научными вопросами, касающимися предотвращения, снижения уровня и контроля деградации морской среды для поддержания ее ресурсов, системы жизнедеятельности и самообновления.

Партнерство GloBallast – совместная инициатива ИМО, ПРООН и Глобального экологического фонда (GEF) для поддержки развивающихся стран, чтобы уменьшить перенос патогенных микроорганизмов с водяным балластом судов.

Global Marine Litter – информационный портал по морскому мусору запущен совместно с координационным бюро ЮНЕП и ИМО.

Лондонская конвенция 1972 – разработан сайт Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов.

REMPEITC-Carib – региональное аварийное загрязнение морской среды, информационный и учебный центр для Карибского региона. REMPEITC-Carib – это бюро ИМО, которое оказывает помощь странам региона по предотвращению, подготовке и реагированию на крупные инциденты загрязнения.

REMPEC – Региональный центр реагирования на чрезвычайные ситуации загрязнения морской среды Средиземного моря.

[PEMSEA – Партнерство по управлению окружающей средой морей Восточной Азии.](#)

Схема «Морской посол ИМО» (IMO Maritime Ambassador)

Многогранный морской мир предлагает реализовать свои таланты и дает молодым людям возможность карьерного роста, работающим как в море, так и на берегу. Мореплавание не только дает возможность молодому поколению обеспечить свои семьи, но и открывает огромный мир, познание которого расширяет кругозор мореплавателей.

Другие направления морской профессии, такие как морская техника, военно-морская архитектура, морское право предоставляет возможность для увлекательной и динамичной жизни в подлинно жизненной профессиональной сфере. Для этого необходимо, чтобы молодые люди были заинтересованы и мотивированы воспользоваться этими возможностями. Учитывая это, **Международная морская организация** запустила Схему для морских послов ИМО. Морским послом ИМО является представитель или защитник морских и мореходных профессий.

Правительства государств-членов ИМО и международные организации, имеющие консультативный статус или заключившие соглашение о сотрудничестве с ИМО, могут выдвигать кандидатов для участия в Схеме путем отбора и определения Морских послов ИМО для продвижения морских и мореходных профессий и повышения осведомленности о положительных преимуществах выбора карьеры в море или другой морской профессии.

Морские послы привлекают, вдохновляют и призывают молодых людей получать морское образование, а также совершенствовать свои профессиональные знания и навыки.

Мероприятия, проводимые ИМО

День моряка – официальный праздник, ежегодно отмечаемый международным сообществом, за его организацию ответственна **Международная морская организация**. Празднование Дня моряка

способствует повышению осведомленности широкой общественности о профессии и важном вкладе мореплавателей в глобальную торговлю.

Всемирный день моря ежегодно проводимый праздник, инициированный ИМО, чтобы акцентировать внимание на важности обеспечения безопасности судоходства, морской безопасности и защиты морской среды, подчеркнуть особый аспект работы Организации. Каждый Всемирный день моря имеет свою собственную тему, которая находит свое отражение в работе ИМО в течение данного года, и свой собственный логотип. Всемирный день моря отмечается в последнюю неделю сентября каждого года, хотя в некоторых странах эта дата может отличаться.

Международная морская премия ежегодно присуждается Советом ИМО лицу или организации, которые внесли наиболее весомый вклад в работу и реализацию целей ИМО.

Награда за исключительную отвагу на море ежегодная награда, учрежденная ИМО для того, чтобы на международном уровне признать заслуги людей, рискующих потерять собственную жизнь, совершивших акт особой отваги и проявивших незаурядное мужество в попытке спасти жизнь на море или в попытке предотвратить/уменьшить ущерб морской среде.

Структура ИМО

Скачать [Shema-organizacionnoy-struktury-IMO.pdf](#) [451,25 Kb] (скачиваний: 124)

Ассамблея проводится каждые два года, но при необходимости могут созываться внеочередные сессии. На очередных сессиях проходит утверждение программы работы, голосование за бюджет, определяются финансовые механизмы ИМО, избирается состав Совета.

Совет, в период между сессионными заседаниями Ассамблеи, уполномочен выполнять все ее функции, кроме функции предоставления рекомендательных указаний правительствам по вопросам морской безопасности и предотвращения загрязнения, которое закреплены за Ассамблеи в соответствии со ст. 15 (J) Конвенции. В Совет входят делегаты от 40 стран-участниц, которые избираются на 2 года Ассамблеей из трех сформированных групп:

А – 10 стран, имеющих наибольший интерес в предоставлении услуг международного судоходства;

В – 10 стран, имеющих наибольший интерес в глобальной морской торговле;

С – 20 стран не попавшие в вышеназванные группы, но имеющих интерес в торговом судоходстве или перевозках грузов морем, и в случаи их избрания, обеспечивают представительство в Совете всех географических районов мира.

В структуре Организации действуют 5 комитетов, в состав которых входят представители всех государств-членов ИМО.

Секретариат ИМО состоит из Генерального секретаря – главного административного должностного лица Организации и около 300 международных сотрудников 50 национальностей. Структура Секретариата наилучшим образом обеспечивает помощь в работе основных органов ИМО. В его обязанности входит ведение, подготовка всей документации ИМО и другая связанная с этим работа.

Региональное присутствие

ИМО имеет 5 региональных координаторов/консультантов для осуществления деятельности в сфере технического сотрудничества: в Кот-д'Ивуаре, Гане, Кении, Филиппинах, Тринидаде и Тобаго.

Члены ИМО

В настоящее время членами ИМО являются **172** государства и **3** ассоциированных члена.

Неправительственным международным организациям, которые вносят существенный вклад в работу ИМО, может быть предоставлен консультативный статус при Совете с одобрения Ассамблеи. На сегодняшний день 77 международных неправительственных организаций имеют консультативный статус при ИМО, среди них: