



Международная морская организация или ИМО (англ. International Maritime Organization, ИМО) — международная межправительственная организация, является специализированным учреждением ООН, служит аппаратом для сотрудничества и обмена информацией по техническим вопросам, связанным с международным торговым судоходством.

ИМО образована 6 марта 1948 года в Женеве с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) (англ. InterGovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года, и вновь созданная организация приступила к своей практической деятельности. На 9-й сессии Ассамблеи этой организации (Резолюция А.358(IX)) ее название было изменено, и с 22 мая 1982 года действует ее нынешнее название. Штабквартира расположена в Лондоне.

Задачи ИМО

Деятельность ИМО направлена на отмену дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие норм (стандартов) по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь, морской среды. Имеет штат около 300 человек.

В определенном смысле ИМО является форумом, в котором государства — члены этой организации обмениваются информацией, обсуждают правовые, технические и иные проблемы, касающиеся судоходства, а также загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь морской среды.

Структура ИМО

По состоянию на 19 ноября 2011 года, в ИМО состоят 170 государств-членов и 3 ассоциированных члена (Фарерские острова, Гонконг, Макао). Высшим органом



организации является Ассамблея государств-членов. Сессии Ассамблеи собираются раз в 2 года. Имеется также Совет ИМО, состоящий из 40 государств, в число которых входит и Россия. Государства разделены на три большие группы: 10 ведущих морских государств, 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, и 20 морских государств, избранных в Совет с целью обеспечения географического представительства различных регионов мира.

Помимо Ассамблеи в рамках ИМО действуют 5 комитетов:

- Комитет по безопасности на море (Maritime Safety Committee, MSC — КБМ);
 - Комитет по защите морской среды (Marine Environment Protection Committee, МЕРС — КЗМС);
 - Юридический комитет (LEG — ЮРКОМ);
 - Комитет по техническому сотрудничеству (КТС);
 - Комитет по облегчению формальностей судоходства (FAL),
- а также 9 подкомитетов (в составе КБМ или КЗМС) и секретариат во главе с Генеральным секретарем. С 2012 г. Генеральным секретарем был избран представитель Японии Кодзи Секимидзу.

Все нормативные и правовые документы, подготовленные в подкомитетах и рассмотренные на сессиях комитетов, рассматриваются и принимаются, как правило, на очередных сессиях Ассамблеи Организации. Наиболее серьезные, стратегические решения могут приниматься решениями организуемых ИМО Дипломатических Конференций.

ИМО принимает решения в форме Резолюций Организации, к которым при необходимости могут прилагаться различные документы (кодексы, циркулярные письма, поправки к действующим документам — конвенции, кодексу и т. п.). С учетом оговариваемых условий и сроков вступления в силу такие обязательные решения должны внедряться Администрациями (Правительствами стран-членов). Решения Ассамблеи ИМО, не изменяющие или дополняющие принятые конвенции, носят рекомендательный характер и могут выполняться национальными морскими администрациями путем включения решений (или создания на их основе собственных решений) в национальное законодательство.



Основные функции

- действует в качестве специализированного учреждения Организации Объединенных Наций (ООН);
- является консультативной и совещательной организацией;
- несет ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды, а также решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством;
- способствует облегчению взаимодействия правительств государств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения;
- принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные международные конвенции, кодексы, резолюции, протоколы, циркуляры и рекомендации.

Деятельность ИМО

Первая задача ИМО состояла в том, чтобы принять новую версию Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS — СОЛАС), наиболее важной из всех конвенций, имеющих дело с безопасностью на море. Конвенция была заключена в 1960 году, после чего ИМО направила свое внимание к таким вопросам как содействие международным морским перевозкам (Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года), определению положения грузовой марки (Конвенция о грузовой марке 1966 года) и перевозке опасных грузов, была также пересмотрена система измерения тоннажа судов (Международная Конвенция по обмеру судов 1969 года).

1 ноября 1974 года на Международной конференции по охране человеческой жизни на море был принят новый текст Конвенции СОЛАС. В 1988 году на Международной конференции по гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств был принят Протокол к этой Конвенции. В 1992 году в ИМО был издан так называемый Консолидированный текст Конвенции СОЛАС.



Хотя безопасность на море была и остается наиболее важной задачей ИМО, в середине 60х годов XX столетия на первый план стала выходить новая проблема — загрязнение окружающей среды, в первую очередь морской. Рост количества нефтепродуктов, транспортируемых морским путем, а также размеров перевозящих эти нефтепродукты судов вызывал особое беспокойство. Масштаб проблемы продемонстрировала авария танкера Torrey Canyon, произошедшая в 1967 году, когда в море попало 120 000 тонн нефти.

В течение следующих нескольких лет ИМО приняла ряд мер, направленных на предотвращение аварий танкеров, а также минимизацию последствий этих аварий. Организация также занялась загрязнением окружающей среды, вызываемым такими действиями, как чистка нефтяных танков, а также сбросом отходов машинных помещений — по тоннажу они причиняют больше вреда, чем загрязнение вследствие аварий.

Наиболее важной из этих мер стала Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL), принятая в 1973 году, и измененная Протоколом 1978 года. Она охватывает не только случаи аварийного и/или эксплуатационного загрязнения окружающей среды нефтепродуктами, но также и загрязнение моря жидкими химическими веществами, вредными веществами в упакованной форме, льяльными водами, мусором и загрязнение с судов воздушной среды. В 1990 году была также подготовлена и подписана Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству.

Помимо этого ИМО решала задачу создания системы, направленной на обеспечение компенсации тем, кто в результате загрязнения пострадал материально. Соответствующие два многосторонних соглашения (Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью) были приняты в 1969 и 1971 годах, соответственно. Они упростили и ускорили процедуру получения компенсации за загрязнение. Обе Конвенции были пересмотрены в 1992 и еще раз в 2000 году, что позволило увеличить пределы компенсации, подлежащей выплате пострадавшим от загрязнения.



Под эгидой ИМО также готовилось и продолжает готовиться большое число других международных соглашений и документов по вопросам, затрагивающим международное судоходство.

Огромные успехи, сделанные в технологии связи, дали возможность произвести серьёзные усовершенствования в морской системе спасения при бедствии. В 1970х годах была введена в действие глобальная система поиска и спасения при бедствии. Тогда же была создана Международная организация подвижной спутниковой связи (International Maritime Satellite Organization, INMARSAT — ИНМАРСАТ), которая серьёзно улучшила условия передачи радио- и других сообщений с и на суда, находящиеся в море.

В 1978 году ИМО учредила Всемирный день моря с целью привлечь внимание к проблеме безопасности на море и сохранения морских биоресурсов.

В 1992 году были определены этапы внедрения Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)(англ. Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS). С февраля 1999 года ГМССБ была полностью введена в эксплуатацию и теперь терпящее в любой точке земного шара бедствие судно может получить помощь, даже если экипаж судна не имеет времени передать по радио сигнал о помощи, поскольку соответствующее сообщение будет передано автоматически.

Другие меры, разработанные ИМО, касались безопасности контейнеров, насыпных грузов, танкеров, предназначенных для перевозки сжиженного газа, а также других типов судов.

Специальное внимание было уделено стандартам обучения членов экипажа, включая принятие специальной Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (International Convention for the Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW — ПДМНВ), вступившая в силу 28 апреля 1984 года. В 1995 году Конвенция ПДМНВ была значительно переработана. Значительные изменения в содержание конвенции ПДМНВ были внесены и позднее, в том числе в 2010 году на конференции в г. Манила (Филиппины). В настоящее время рекомендовано именовать конвенцию «ПДМНВ с поправками» (STCW as amended).

В 1983 году ИМО в Мальме (Швеция) был основан Всемирный морской университет, обеспечивающий повышение квалификации руководителей, преподавателей и других специалистов в области судоходства. В 1989 году в Валетта (Мальта) был создан Международный институт морского права ИМО, который готовит юристов в области



международного морского права. Тогда же в Триесте (Италия) была основана Международная морская академия, проводящая специализированные краткосрочные курсы по различным морским дисциплинам.