

# ИМО Что это такое



МЕЖДУНАРОДНАЯ  
МОРСКАЯ  
ОРГАНИЗАЦИЯ

Автор фотографии на первой странице  
обложки *Альфонсо Рока*

## **ИМО – ЧТО ЭТО ТАКОЕ**

Ввиду международного характера судоходной отрасли было давно признано, что деятельность, направленная на повышение безопасности в морском судоходстве, станет более эффективной, если будет осуществляться на международном уровне, а не отдельными странами, действующими в одностороннем порядке и без координации с другими странами.



Таковы были предпосылки, которые привели к тому, что конференция, созванная Организацией Объединенных Наций в 1948 году, приняла Конвенцию, учреждающую Международную морскую организацию (ИМО) в качестве первого международного органа, призванного заниматься исключительно морскими вопросами.

В течение десятилетнего периода между принятием Конвенции и ее вступлением в силу в 1958 году внимание международного сообщества привлекли другие проблемы, относящиеся к безопасности, но имеющие несколько иные аспекты. Одной из наиболее важных среди них была угроза загрязнения моря с судов, в особенности загрязнения нефтью, перевозимой на танкерах. Международная конвенция по этому вопросу была принята в 1954 году, и в январе 1959 года ИМО приняла на себя ответственность за применение этой Конвенции и поощрение участия в ней. Важнейшими целями ИМО с самого начала стали повышение безопасности на море и предотвращение загрязнения моря. В начале 2000 годов еще одной важной задачей Организации стала охрана на море.

Общие задачи обобщены в девизе ИМО: **«безопасное, защищенное и эффективное судоходство в условиях чистых океанов».**

Организация является единственным специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, имеющим свою штаб-квартиру в Соединенном Королевстве. В настоящее время (ноябрь 2009 года) она состоит из 169 государств-членов и трех ассоциированных членов. Ее руководящий орган, Ассамблея, проводит заседания один раз каждые два года. Между сессиями Ассамблеи в качестве руководящего органа ИМО действует Совет, состоящий из 40 правительств-членов, избираемых Ассамблеей.

\* До 1982 года Организация называлась Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО).



ИМО является технической организацией, и большая часть ее работы проводится в нескольких комитетах и подкомитетах. Старейшим из них является Комитет по безопасности на море (КБМ).

В ноябре 1973 года Ассамблея учредила Комитет по защите морской среды (КЗМС). Он отвечает за координацию деятельности Организации по предотвращению загрязнения морской среды с судов и борьбе с ним.

Имеется несколько подкомитетов, названия которых указывают на вопросы, которыми они занимаются: безопасность мореплавания (NAV); радиосвязь и поиск и спасание (COMSAR); подготовка моряков и несение вахты (STW); перевозка опасных грузов, сухих грузов и контейнеров (DSC); проектирование и оборудование судов (DE); противопожарная защита (FP); остойчивость и грузовая марка и безопасность рыболовных судов (SLF); осуществление документов государством флага (FSI); перевозка жидкостей и газов наливом (BLG).

Юридический комитет был первоначально учрежден с целью рассмотрения юридических проблем, возникших в результате аварии в 1967 году танкера *Торри Каньон*, но впоследствии стал постоянным комитетом. Он отвечает за рассмотрение любых юридических вопросов, входящих в компетенцию Организации.

Комитет по техническому сотрудничеству отвечает за координацию деятельности Организации по оказанию технической помощи в морской области, в особенности развивающимся странам.

Комитет по упрощению формальностей отвечает за деятельность и функции ИМО, относящиеся к облегчению международного морского судоходства. Они направлены на сокращение формальностей и упрощение документации, требуемой от судов при приходе или отходе из портов или других терминалов.

Все комитеты ИМО открыты для участия всех правительств-членов на равной основе.

Секретариат ИМО возглавляется Генеральным секретарем, которому помогает персонал, состоящий примерно из 300 международных гражданских служащих. Генеральный секретарь назначается Советом и утверждается Ассамблеей.



## ЧТО ОНА ДЕЛАЕТ

ИМО способствовала принятию около 50 конвенций и протоколов и приняла более 1000 кодексов и рекомендаций, относящихся к безопасности и охране на море, предотвращению загрязнения и связанным с этим вопросам.



## БЕЗОПАСНОСТЬ

Весьма характерно, что первая конференция, организованная ИМО в 1960 году, касалась проблемы безопасности на море. Эта конференция приняла **Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС)**, которая вступила в силу в 1965 году, заменив аналогичную конвенцию, принятую в 1948 году. Конвенция СОЛАС 1960 года охватывала широкий круг мер, направленных на повышение безопасности судоходства. Они включали деление на отсеки и остойчивость; механические и электрические установки; противопожарную защиту, обнаружение и тушение пожара; спасательные средства; радиотелеграфию и радиотелефонию; безопасность мореплавания; перевозку зерна; перевозку опасных грузов; ядерные суда.

В 1974 году ИМО приняла новую Конвенцию СОЛАС. Она включала в себя принятые поправки к Конвенции 1960 года и другие изменения, в том числе усовершенствованную процедуру внесения поправок, согласно которой поправки, одобренные КБМ, вступают в силу в заранее установленную дату, если они не вызвали возражений у определенного числа государств. Конвенция СОЛАС 1974 года вступила в силу 25 мая 1980 года, и с тех пор в нее неоднократно вносились изменения с целью учесть технические достижения и изменения в отрасли.

Другими относящимися к безопасности конвенциями, принятыми ИМО, являются: **Международная конвенция о грузовой марке 1966 года** (обновленный вариант предыдущей конвенции 1930 года); **Международная конвенция по обмеру судов 1969 года**; **Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС) 1972 года**, которая сделала обязательными системы разделения движения, принятые ИМО, и привела к существенному снижению числа столкновений во многих районах; и **Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года**.





В 1976 году ИМО приняла **Конвенцию о Международной организации морской спутниковой связи (Инмарсат) и Эксплуатационное соглашение** об этой Организации. Конвенция вступила в силу в июле 1979 года, в результате чего была учреждена Международная организация подвижной спутниковой связи (ИМСО) (Инмарсат остается коммерческой компанией), которая, как и ИМО, находится в Лондоне.

Рыболовство настолько отличается от других видов деятельности на море, что ни одна из конвенций ИМО не может непосредственно применяться к рыболовным судам. Предполагалось, что **Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 года** решит некоторые из этих проблем, однако из-за технических трудностей Конвенция так и не вступила в силу. Она была изменена протоколом, принятым в 1993 году.

ИМО всегда придавала исключительное значение подготовке судового персонала. В 1978 году Организация созвала конференцию, которая приняла первую **Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты**.

Конвенция вступила в силу в апреле 1984 года. Она впервые установила приемлемые на международном уровне минимальные стандарты для экипажей. В 1995 году Конвенция была пересмотрена с целью предоставить ИМО полномочия проверять осуществление сторонами Конвенции административных процедур, процедур подготовки кадров и дипломирования. Поправки вступили в силу в 1997 году.

## ОХРАНА НА МОРЕ

Вопросы охраны на море впервые заняли важное место в повестке дня ИМО после захвата в октябре 1985 года итальянского круизного судна *Акилле Лауро*. ИМО приняла резолюцию о мерах по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, их пассажиров и экипажей, и в 1986 году издала рекомендации о мерах по предотвращению незаконных актов, направленных против пассажиров и экипажей на судах.

В марте 1988 года была принята **Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Конвенция БНА)**, вместе с протоколом, распространяющим ее требования на незаконные акты, направленные против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Оба документа были обновлены и пересмотрены в 2005 году.

10

В свете жестоких террористических актов во всем мире, некоторые из которых были направлены на транспортную инфраструктуру, в 2002 году ИМО приняла всеобъемлющий комплект мер по охране на море, которые вступили в силу в июле 2004 года.



Наиболее важной и многообещающей из этих мер является **Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)**. Согласно его требованиям правительства должны выполнять оценки риска для установления уровня угрозы, затрагивающей охрану в их портах, а на судах и в портах должны быть назначены специальные лица, ответственные за охрану, и в них должны иметься официальные планы охраны, составленные и одобренные их правительствами.

ИМО приняла другие документы, касающиеся охраны на море, в том числе руководство для администраций и судоходной отрасли по борьбе с актами пиратства и вооруженного разбоя против судов; рекомендации о мерах охраны пассажирских паромов, выполняющих международные рейсы продолжительностью менее 24 часов, а также о мерах охраны портов; руководство по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, и руководство по предотвращению и пресечению контрабанды наркотиков, психотропных веществ и исходных химических веществ на судах, осуществляющих международные морские перевозки.



## ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ... ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ КОМПЕНСАЦИИ

Хотя в Конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года в 1962 году были внесены поправки, авария танкера *Торри Каньон*, произошедшая в 1967 году, повлекла принятие ряда конвенций и других документов, включая новые поправки к Конвенции 1954 года, которые были приняты в 1969 году.

**Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года**, установившая право прибрежных государств вмешиваться в случаях аварий, происшедших в открытом море, которые могут привести к загрязнению нефтью, вступила в силу в 1975 году. **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года** и **Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года** вместе создали режим для предоставления компенсации пострадавшим от загрязнения нефтью.

В 1971 году в Конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года были вновь внесены поправки, однако в целом считалось, что требуется совершенно новый документ, касающийся борьбы с загрязнением моря с судов, и в 1973 году ИМО созвала крупную конференцию для обсуждения всей проблемы загрязнения моря с судов. Конференция завершилась принятием первой всеобъемлющей конвенции, посвященной борьбе с загрязнением, – **Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (Конвенция МАРПОЛ)**.

Конвенция МАРПОЛ регулирует вопросы загрязнения не только нефтью, но также химическими, другими вредными веществами, мусором и сточными водами. Согласно Конвенции значительно сокращается количество нефти, которое может быть сброшено в море с судов, и полностью запрещаются такие сбросы в определенных районах.



Приложение, принятое в 1997 году, содержит правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов. Приложение вступило в силу в 2005 году, а пересмотренное Приложение было принято в 2008 году с датой вступления в силу в 2010 году. Пересмотренные правила предусматривают постепенное сокращение выбросов окислов серы ( $SO_x$ ) с судов и дальнейшее сокращение выбросов окислов азота ( $NO_x$ ) из судовых двигателей.

ИМО также проводит энергичную работу с целью принятия прочного глобального режима регулирования для ограничения и сокращения выбросов парниковых газов в результате судоходных операций, а тем самым для содействия уменьшению изменения климата.

В 1978 году ИМО созвала Конференцию по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения. Эта Конференция приняла протокол к Конвенции МАРПОЛ 1973 года, который ввел дополнительные меры, включая требования относительно некоторых эксплуатационных методов и ряд измененных требований к конструкции. Протокол 1978 года к Конвенции МАРПОЛ 1973 года фактически включает в себя эту Конвенцию с изменениями. Этот объединенный документ обычно именуется как МАРПОЛ 73/78 и вступил в силу в октябре 1983 года. С тех пор в Конвенцию несколько раз вносились поправки.

В 1990 году ИМО приняла **Международную конвенцию по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (Конвенция БЗНС)**. Она нацелена на

повышение способности стран ликвидировать чрезвычайные ситуации. Конвенция вступила в силу в мае 1995 года. В 2000 году был принят относящийся к ней протокол, касающийся опасных и вредных веществ (Протокол БЗНС-ОВВ). Он вступил в силу в 2007 году.

В 1996 году ИМО приняла **Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ**. Конвенция устанавливает двухъярусную систему обеспечения компенсации в целом приблизительно до 250 млн. фунтов стерлингов. Она охватывает не только аспекты загрязнения, но и другие опасности, такие как пожар и взрыв. Разработан протокол для обновления Конвенции 1996 года.

ИМО выполняет функции Секретариата в связи с **Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонская конвенция)**. Она вступила в силу в 1975 году. Протокол 1996 года к Лондонской конвенции, который вступил в силу в 2006 году, в конечном итоге заменит Конвенцию 1972 года. Протокол 1996 года запрещает сброс отходов в море, за исключением некоторых материалов, включенных в одобренный перечень.

В 2001 году ИМО приняла **Международную конвенцию о контроле за противообрастающими системами на судах**. Она запрещает использование вредных оловосодержащих органических соединений в противообрастающих красках, используемых на судах, и установит механизм для предотвращения возможного будущего использования других вредных веществ в противообрастающих системах. Конвенция вступила в силу в 2008 году.

В 2004 году была принята еще одна конвенция – **Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими**, которая должна предотвращать потенциально разрушительные последствия распростра-

нения инвазивных вредных водных организмов, перевозимых в судовых балластных водах.

В мае 2009 года ИМО приняла новую международную конвенцию о безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

## ДРУГИЕ ВОПРОСЫ

В 1965 году ИМО приняла **Конвенцию по облегчению международного морского судоходства**. Ее основными целями являются предотвращение ненужных задержек в морском судоходстве, содействие сотрудничеству между правительствами и обеспечение наиболее высокого практически возможного уровня унификации формальностей и процедур в портах в связи с приходом, стоянкой и отходом судов. Конвенция вступила в силу в 1967 году.

В 1971 году ИМО, в сотрудничестве с Международным агентством по атомной энергии и Европейским агентством по ядерной энергии Организации экономического сотрудничества и развития, созвала конференцию, которая приняла **Конвенцию о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов**.

В 1974 году ИМО приняла **Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа**, устанавливающую режим ответственности за ущерб, причиненный пассажирам, перевозимым на морских судах.

Общий вопрос ответственности собственников судов явился предметом конвенции, принятой в 1957 году. В 1976 году ИМО приняла новую **Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям**, в соответствии с которой пределы ответственности в некоторых случаях были повышены на 300 процентов. Пределы установлены для двух видов требований: требований, связанных со смертью или телесным повреждением, и требований, связанных с

имуществом, таких как повреждение судов, имущества или портовых сооружений.

Большую часть прошлого века спасание на море основывалось на принципе, известном как «без спасения нет вознаграждения» ("no cure, no pay"). Хотя этот принцип во многих случаях успешно использовался, он не учитывал загрязнение: спасатель, который предотвращает серьезный ущерб в результате загрязнения, но не обеспечивает спасения судна и его груза, не может рассчитывать на компенсацию. **Международная конвенция о спасании 1989 года** была принята с целью исправить это упущение. Она вступила в силу в июле 1996 года.

В 2007 году ИМО приняла **Найробийскую международную конвенцию об удалении затонувших судов 2007 года**, которая предусматривает для государств юридическую основу для удаления или обеспечения удаления затонувших судов, которые могут оказывать отрицательное воздействие на охрану человеческой жизни, грузы и имущество в море, а также морскую среду.

## КОДЕКСЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ИМО

В дополнение к конвенциям и другим официальным договорным актам ИМО приняла несколько сотен рекомендаций по широкому кругу вопросов.

Некоторые из них представляют собой кодексы, руководства или рекомендуемые практики по важным вопросам, не считающимся подходящими для урегулирования посредством официальных договорных актов. Хотя рекомендации – в форме кодексов или в иной форме – обычно не являются юридически обязательными для правительств, они служат руководящими указаниями для создания национальных правил и требований. Фактически, многие правительства применяют положения рекомендаций, включая их полностью или частично в национальное законодательство или правила. В некоторых случаях



важным кодексам придана обязательная сила путем включения в конвенцию ссылок на них.

В соответствующих случаях рекомендации могут включать новые требования, которые признаны полезными или необходимыми в свете опыта, приобретенного в ходе применения ранее принятых положений. В других случаях рекомендации поясняют различные вопросы, возникающие в связи с конкретными мерами, и тем самым обеспечивают их единообразное толкование и применение во всех странах.

Примерами основных рекомендаций, кодексов и т. д., принятых за истекшие годы, являются:

Международный кодекс морской перевозки опасных грузов; Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов; Международный свод сигналов; Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом; Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы; Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов; Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом; Кодекс безопасности судов с динамическими принципами поддержания; Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок; Кодекс по уровням шума на судах; Кодекс по безопасности ядерных торговых судов; Кодекс по безопасности судов специального назначения; Международный кодекс по газовозам; Международный кодекс по химовозам; Кодекс по безопасности водолазных комплексов; Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью; Международный кодекс по управлению безопасностью; Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 1994 года; Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года; Международный кодекс по спасательным средствам; Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость; Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей.

Другие важные рекомендации посвящены таким вопросам, как системы разделения движения (которые разделяют суда, двигающиеся в противоположных направлениях, путем установления центральной зоны, где плавание запрещено); принятие технических руководств, таких как Стандартный морской навигационный словарь-разговорник, Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (совместно с Международной организацией гражданской авиации) и Руководство по борьбе с загрязнением нефтью; подготовка экипажей; эксплуатационные требования к судовому оборудованию, и многим другим вопросам. Кроме того, имеются руководства для оказания помощи в осуществлении конкретных конвенций и других документов.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ

Целью программы технической помощи ИМО является оказание помощи государствам, многие из которых являются развивающимися странами, в ратификации конвенций ИМО и достижении стандартов, содержащихся в Конвенции СОЛАС и других документах. В качестве составной части этой программы ИМО нанимает ряд советников и консультантов для предоставления рекомендаций правительствам, и каждый год Организация устраивает или участвует в многочисленных семинарах, практикумах и других мероприятиях, предназначенных для оказания помощи в осуществлении мер, выработанных ИМО. Некоторые мероприятия проводятся в штаб-квартире ИМО или в развитых странах, другие – в самих развивающихся странах.

Признавая важность обеспечения лучшего осуществления принятых ею документов, в 1977 году Организация – первая среди организаций системы ООН – предприняла шаги по учреждению Комитета по техническому сотрудничеству.

Важнейшим элементом программы технической помощи является подготовка кадров. Принятые ИМО меры могут эффективно осуществляться

лишь в том случае, если ответственные лица получают полную профессиональную подготовку, и ИМО оказала помощь в создании или усовершенствовании морских учебных заведений во многих странах мира. Некоторые из них работают исключительно для удовлетворения национальных потребностей. Другие созданы с целью удовлетворения потребностей какого-либо региона – весьма полезный подход в тех случаях, когда потребность в наличии квалифицированного персонала в отдельных странах не настолько велика, чтобы оправдывать существенные финансовые затраты, необходимые для создания таких учреждений. ИМО также разработала ряд типовых курсов для использования их в учебных заведениях.

В то время как ИМО дает экспертную оценку этих проектов, финансирование обеспечивается из различных источников. Среди них наиболее важным является Программа развития ООН (ПРООН), а также другие международные организации, такие как Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), которые в некоторых случаях вносят свой вклад. Отдельные страны также предоставляют существенные финансовые средства или помогают иным образом, например путем предоставления возможностей для обучения курсантов и другого персонала из развивающихся стран. Это позволило ИМО создать успешную программу стипендий, которая на протяжении многих лет помогла подготовить тысячи специалистов.

Наиболее грандиозным из всех проектов ИМО в области технической помощи является Всемирный морской университет в Мальме, Швеция, который был открыт в 1983 году. Его целью является обеспечение высокого уровня подготовки для граждан развивающихся стран, которые уже достигли достаточно высокого уровня знаний в своих странах, но которым полезно получить дополнительную интенсивную подготовку. Университет принимает на обучение на одно- или двухгодичных курсах одновременно около 200 студентов.

ИМО также учредила Институт международного морского права на Мальте для оказания помощи в обеспечении того, чтобы имелось достаточное число экспертов по морскому праву, обладающих соответствующими знаниями и навыками, с целью оказания содействия в осуществлении и обеспечении выполнения международного морского права и, более конкретно, обширного свода норм и правил, разработанных под эгидой ИМО, — особенно в развивающихся странах.

### **Добровольная система проверки государств-членов ИМО**

Добровольная система проверки государств-членов ИМО, принятая в 2005 году, предназначена для предоставления государствам-членам все-сторонней и объективной оценки того, насколько эффективно они выполняют и осуществляют те документы ИМО, имеющие обязательную силу, которые охвачены этой системой.

Предполагается, что система проверки приведет ко многим выгодам, таким как установление, где деятельность по созданию потенциала (например, оказание технической помощи ИМО государствам-членам) окажет наибольшее воздействие. Сами государства-члены получают ценную информацию, предназначенную для оказания им помощи в повышении их способности применять на практике применимые документы, а общие извлеченные уроки по результатам проверки предоставляются всем государствам-членам, с тем чтобы эти выгоды можно было широко использовать. Первые проверки согласно системе были проведены в 2006 году.

## КАК ОНА РАБОТАЕТ

ИМО работает через посредство ряда специализированных комитетов и подкомитетов. Все эти органы состоят из представителей государств-членов.



Официальные соглашения о сотрудничестве заключены более чем с 40 межправительственными организациями, а примерно 60-ти неправительственным международным организациям предоставлен консультативный статус для их участия в работе различных органов в качестве наблюдателей. Эти организации представляют широкие морские, юридические и экологические круги и содействуют работе различных органов и комитетов путем предоставления информации, документов и экспертных заключений. Однако ни одна из этих организаций не имеет права голоса.

Разработка конвенции обычно начинается в рамках комитета или подкомитета; проект подготовленного документа представляется на конференцию, для участия в которой приглашаются делегации из всех государств в рамках системы Организации Объединенных Наций, включая государства, которые могут не являться членами ИМО. Конференция принимает окончательный текст, который направляется правительствам для ратификации.

Принятый таким образом документ вступает в силу после выполнения некоторых требований, которые всегда включают ратификацию определенным количеством стран. В общем, чем более важной является конвенция, тем более строгими являются требования по вступлению в силу. Осуществление требований конвенции обязательно для стран, являющихся ее участниками. Некоторые кодексы имеют обязательную силу на основании одной международной конвенции или более, в то время как другие кодексы и рекомендации, принятые Ассамблеей ИМО, не имеют обязательной силы для правительств; однако их содержание может быть таким же важным и во многих случаях они осуществляются правительствами путем включения их в национальное законодательство.

### **Как приобрести публикации ИМО**

Тексты конвенций и других документов ИМО, а также публикации по другим вопросам и издания в электронном формате можно приобрести в

издательской службе ИМО: Publishing Service, IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

Текущий каталог можно получить по запросу или найти на веб-сайте ИМО: [www.imo.org](http://www.imo.org), на котором заказчики могут также пользоваться интерактивным книжным магазином.

## **ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ ИМО ПО СОСТОЯНИЮ НА НОЯБРЬ 2009 ГОДА**

Австралия, Австрия, Азербайджан, Албания, Алжир, Ангола, Антигуа и Барбуда, Аргентина, Багамские Острова, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Белиз, Бельгия, Бенин, Болгария, Боливия (Многонациональное Государство), Босния и Герцеговина, Бразилия, Бруней-Даруссалам, Бывшая Югославская Республика Македония, Вануату, Венгрия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Восточный Тимор, Вьетнам, Габон, Гаити, Гайана, Гамбия, Гана, Гватемала, Гвинея, Гвинея-Бисау, Германия, Гондурас, Гренада, Греция, Грузия, Дания, Демократическая Республика Конго, Джибути, Доминика, Доминиканская Республика, Египет, Зимбабве, Израиль, Индия, Индонезия, Иордания, Ирак, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Йемен, Кабо-Верде, Казахстан, Камбоджа, Камерун, Канада, Катар, Кения, Кипр, Китай, Колумбия, Коморские Острова, Конго, Корейская Народно-Демократическая Республика, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Латвия, Либерия, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Литва, Люксембург, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Малайзия, Мальдивские Острова, Мальта, Марокко, Маршалловы Острова, Мексика, Мозамбик, Молдова, Монако, Монголия, Мьянма, Намибия, Непал, Нигерия, Нидерланды, Никарагуа, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Острова Кука, Пакистан, Панама, Папуа-Новая Гвинея, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Сальвадор, Самоа, Сан-Марино, Сан-Томе и Принсипи, Саудовская Аравия, Сейшельские Острова, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Сербия (Республика), Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Соломоновы Острова,

Сомали, Союз Коморских Островов, Судан, Суринам, Сьерра-Леоне, Таиланд, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тувалу, Тунис, Туркменистан, Турция, Уганда, Украина, Уругвай, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эквадор, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эстония, Эфиопия, Южная Африка, Ямайка, Япония.

### **АССОЦИИРОВАННЫЕ ЧЛЕНЫ**

Гонконг, Китай; Макао, Китай; Фарерские Острова (Дания).



# КОНВЕНЦИИ И ПРОТОКОЛЫ ИМО



**КОНВЕНЦИЯ/ПРОТОКОЛ****ДЕЙСТВУЕТ**

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года	1980
Протокол 1978 года	1981
Протокол 1988 года	2000
Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года	1977
Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней	1983
Протокол 1997 года	—
Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года	1967
Международная конвенция о грузовой марке 1966 года	1968
Протокол 1988 года	2000
Международная конвенция по обмеру судов 1969 года	1982
Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года	1975
Протокол 1973 года	1983
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года	1975
Протокол 1976 года	1981
Протокол 1992 года	1996
Соглашение по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года	1974
Протокол по требованиям, предъявляемым к помещениям для пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 года	1977
Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 года	1975
Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года	1978
Протокол 1976 года	1994
Протокол 1992 года	1996
Протокол 2000 года	2001
Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года	1977
Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года	1987
Протокол 1976 года	1989
Протокол 1990 года	—
Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи 1976 года	1979
Эксплуатационное соглашение об ИНМАРСАТ 1976 года	1979
Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года	1986
Протокол 1996 года	—

**КОНВЕНЦИЯ/ПРОТОКОЛ****ДЕЙСТВУЕТ**

Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 года	–
Протокол 1993 года	
Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года	
Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года	
Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года	
Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года	
Протокол 1988 года	
Международная конвенция о спасании 1989 года	
Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года	
Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года	
Протокол по обеспечению готовности, реагированию и сотрудничеству при инцидентах, вызывающих загрязнение опасными и вредными веществами, 2000 года	–
Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года	1975
Протокол 1996 года	–
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года	–
Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года	2008
Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и управлении ими 2004 года	–
Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года	–
Международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года	–











4 Albert Embankment  
London SE1 7SR  
United Kingdom

Tel +44 (0)20 7735 7611  
Fax +44 (0)20 7587 3210  
Email [info@imo.org](mailto:info@imo.org)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

N096R