## План

Введение 2

1. Деятельность Международной морской организации 3

2. Правовые основы обеспечения безопасности мореплавания 4

3. Предотвращение загрязнения моря 8

Заключение 13

Список литературы 14

## Введение

Безопасность любого технического объекта, в том числе и морских судов, обеспечивается не только техническими, но и организационными мерами, значение которых возрастает с повышением роли человеческого фактора в мореплавании. Специалисты, создающие и эксплуатирующие современную технику, должны быть специально подготовлены как специалисты по безопасности, руководствующиеся не только экономическими принципами и критериями в своей профессиональной деятельности, но и нравственными принципами, обеспечивающими безопасность человека и окружающей среды, ради чего, в конечном счете, и функционирует экономика.

В понятие "безопасность мореплавания" вкладывается более широкий смысл, чем безаварийная эксплуатация морских судов. Оно охватывает систему мероприятий, направленных на сохранение человеческой жизни на море, защиту морских судов от опасностей на море, а также защиту морской среды от загрязнения с судов. Безопасность мореплавания должна охватывать также изучение природы и характера морских опасностей, роли и места человеческого фактора в обеспечении безопасности. Изучение вопросов безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря должно способствовать освоению поведенческих принципов безопасности, выработке профессионального мировоззрения, основанного на концепции безопасности.

Цель контрольной работы – рассмотреть вопросы безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря в деятельности Международной морской организации.

## 1. Деятельность Международной морской организации

Международная морская организация – ИМО (до 22 мая 1982 г. – Межправительственная морская консультативная организация – ИМКО) является специализированным учреждением ООН, способствующим сотрудничеству стран – членов при решении технических проблем развития международного судоходства, обеспечения безопасности человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения моря с судов.

Основная форма деятельности ИМО – разработка рекомендаций, которые принимаются в форме резолюций Ассамблеи ИМО, а также разработка проектов конвенций по вопросам мореплавания, судостроения, охраны морской среды. По инициативе ИМО созываются международные конференции для рассмотрения подготовленных документов и принятия их государствами.

ИМО работает на основе консенсуса, принимая правила и предписания, приемлемые для всех государств-участников.

Высший орган ИМО – Ассамблея, состоящая из всех членов Организации. Она определяет политику ИМО, утверждает программу ее работы и бюджет, рекомендует для принятия членами Организации правила, касающиеся безопасности на море и предотвращения загрязнения.

Между сессиями Ассамблеи работой ИМО руководит Совет из 32 членов и секретариат во главе с Генеральным секретарем Организации.

Основными вспомогательными органами Ассамблеи являются Комитет по безопасности на море (КБМ) и Комитет по защите морской среды (КЗМС).

КБМ изучает проблемы обеспечения безопасности мореплавания и связанные с этим технические вопросы судостроения, судоходства, гидрографического обеспечения, спасательных и судоподъемных работ, готовит проекты резолюций Ассамблеи по этим вопросам. Имеет ряд подкомитетов: по безопасности судовождения; по радиосвязи, поиску и спасанию; по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты; по конструкции и оборудованию судов; по противопожарной защите; по остойчивости и грузовой марке судов и безопасности рыболовных судов; по выполнению решений ИМО государством флага судна; по опасным и сухим грузам и контейнеровозам; по наливным грузам и газам.

Членство в КБМ открыто для всех членов ИМО.

КЗМС рассматривает меры по предотвращению загрязнения моря с судов и по борьбе с загрязнением, способствует развитию сотрудничества с региональными организациями, занимающимися этими вопросами.

Участие в Комитете открыто не только для членов ИМО, но и для тех государств, которые, не являясь членами ИМО, участвуют в конвенциях, регламентирующих предотвращение загрязнения моря.

Другие постоянно действующие органы ИМО: юридический комитет; комитет по техническому сотрудничеству; комитет по облегчению формальностей судоходства.

ИМО является единственным международным органом по разработке руководств, критериев и правил, касающихся систем судовых сообщений и установлению путей движения судов. Она утвердила более 100 обязательных систем разделения движения судов и рекомендовала установить 50 других систем движения, включая глубоководные маршруты для танкеров и районы, не рекомендованные для захода.

## 2. Правовые основы обеспечения безопасности мореплавания

**Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74)** занимает центральное место среди международных конвенций, которые составляют юридическую основу обеспечения безопасности мореплавания. Цель Конвенции – установление единообразных принципов и правил, направленных на усиление охраны человеческой жизни на море. Конвенция распространяется на суда, совершающие международные рейсы (за исключением военных кораблей и транспортов, рыболовных судов, прогулочных яхт, судов валовой вместимостью менее 500 рег. т, несамоходных судов и деревянных судов примитивной конструкции). Содержание Конвенции СОЛАС-74 составляют статьи и правила. Собственно Конвенция (статьи) содержит общие обязательства государств по Конвенции, ее применение, порядок подписания, ратификации, вступления в силу, принятия поправок и т.п. **Правила Конвенции содержат технические нормы, обязательные для Администрации государств, подписавших Конвенцию и присоединившихся к ней.**

**Международная конвенция о грузовой марке 1966 года** устанавливает, что судно не может выйти в международный рейс, если на него не нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке. Конвенция распространяется на суда, совершающего международные рейсы, за исключением военных кораблей, рыболовных судов, прогулочных яхт и судов длиной менее 25 м. Грузовая марка определяет минимальную высоту надводного борта и соответствующий ей запас плавучести, которую судно должно иметь в соответствующих зонах (в Северной Атлантике, в тропиках) и в зависимости от сезона (зимой, летом). **Международное свидетельство о грузовой марке** выдается Администрацией или по ее поручению (в РФ – Морским регистром судоходства) на срок не свыше пяти лет. Суда в портах государств – участников Конвенции подлежат контролю, цель которого – убедиться в наличии на судне действительного свидетельства и установить, что расположение марки соответствует свидетельству и судно не подверглось таким существенным изменениям, вследствие которых оно не в состоянии выйти в море без опасности для человеческой жизни, и что судно не загружено сверх разрешенных пределов.

Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с приложенными к ней одноименными **международными правилами МППСС-72** занимает одно из главных мест в системе правовых актов международной регламентации безопасности судоходства. МППСС-72 распространяется на суда всех назначений, плавающие в открытых морях и соединенных с ними водах. Власти прибрежных государств могут устанавливать особые правила судоходства на акваториях рейдов, портов, на реках и озерах, внутренних водных путях, соединенных с открытым морем, по которым могут плавать морские суда. Правила регламентируют действия судов при различных условиях плавания: выбор безопасной скорости, маневрирование для предупреждения столкновения, действия при плавании в узкостях, по системам разделения движения, при обгоне, сближении на противоположных курсах, пересечении курсов. МППСС определяют огни и знаки, которые должны выставляться судном, звуковые и световые сигналы, которые судну следует подавать в различных ситуациях, регламентируют расположение и технические характеристики огней и знаков.

Правила допускают возможность установления дополнительных стационарных или сигнальных огней или звуковых сигналов для военных кораблей и судов, идущих в конвое, а также для рыболовных судов, занятых ловом рыбы в составе флотилии. Правила предусматривают, что если морское происшествие наступило в результате невыполнения МППСС-72, пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая, то от ответственности за последствия не освобождаются ни судно, ни его судовладелец, ни капитан, ни экипаж.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты **1978 года с поправками 1995 года (ПДМНВ-78)** устанавливает требования к квалификации моряков и их готовности к выполнению своих обязанностей. Конвенция применяется к морякам, работающим на морских судах, за исключением военных, рыболовных, прогулочных яхт и некоторых других. Она определяет основные принципы несения ходовой навигационной и машинной вахты, радиовахты. Конвенция устанавливает обязательные минимальные требования для дипломирования судоводителей, механиков, радиоспециалистов. В соответствии с требованиями Конвенции, все лица, занятые работой на судах в любой должности, должны пройти начальную подготовку в отношении способов личного выживания и личной безопасности, борьбы с пожаром и оказания элементарной первой медицинской помощи. Конвенция устанавливает требования к подготовке судовых специалистов по борьбе с пожаром по расширенной программе, специалистов по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, лиц, назначенных для оказания первой медицинской помощи и ухода за больными на судах. Конвенция содержит два приложения: Кодекс по подготовке и дипломированию моряков часть А – обязательные требования и часть В – рекомендуемое руководство в отношении требований Конвенции ПДМНВ-78 и приложений к ней.

Торремолиносская Международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 года применяется к рыболовным судам длиной более 24 м. Состоит из собственно Конвенции и Приложения, которое содержит 10 глав: общие положения; корпус, водонепроницаемость и оборудование; остойчивость и связанные с ней мореходные качества; механизмы и электрические установки; меры противопожарной защиты; обеспечение безопасности экипажа; спасательные средства; действия в аварийной установке, учения, тревоги, проверки; радиосвязь; судовое навигационное оборудование.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года содержит требования, аналогичные требованиям Конвенции ПДМНВ-78, применительно к рыболовным судам длиной 24 м и более.

## 3. Предотвращение загрязнения моря

В соответствии с Конвенцией об открытом море 1958 г. каждое государство обязуется издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью с кораблей или из трубопроводов, а также в результате разработки или разведки поверхности морского дна или его недр. Государства обязались принимать меры для предупреждения загрязнения моря от погружения радиоактивных отходов.

В соответствии с Конвенцией о континентальном шельфе 1958 г., прибрежное государство обязано принимать все надлежащие меры охраны морских живых ресурсов от вредоносных воздействий **в зонах безопасности**, простирающихся вокруг возведенных на шельфе сооружений и установок.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. содержит запретительные нормы относительно загрязнения континентального шельфа. Разведка шельфа и разработка его естественных богатств не должна создавать неоправдываемых помех охране живых ресурсов моря. Каждое прибрежное государство обязано принимать в зонах разработки ресурсов все надлежащие меры по охране морских живых ресурсов от вредоносных воздействий.

В соответствии с **Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов 1972 г.** требуется специальное разрешение на захоронение на континентальном шельфе веществ и материалов, содержащих значительное количество мышьяка, бериллия, хрома, меди, свинца, никеля, ванадия, цинка и их соединений, кремнийорганических соединений, цианидов, фторидов, пестицидов, а также контейнеров, металлолома и прочих тонущих неупакованных отходов, потопление которых на дне моря может серьезно препятствовать рыболовству и судоходству.

В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. прибрежное государство в исключительной экономической зоне обладает юрисдикцией в области защиты и сохранения морской среды. В связи с этим оно вправе принимать законы и правила по недопущению загрязнения.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. устанавливает, что прибрежные государства в пределах своего территориального моря в порядке осуществления своего суверенитета могут принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнение моря с иностранных судов.

Правовая защита замкнутых и полузамкнутых морей осуществляется в рамках **региональных международных договоров и межправительственных соглашений**.

Примером полузамкнутого моря является Балтика. В настоящее время в пределах водосбора Балтийского моря проживает около 85 миллионов человек. Большой приток питательных и токсичных веществ, связанных с сельским хозяйством, промышленностью, транспортом и домашними хозяйствами, привел к тому, что экологическое состояние моря неблагополучно.

Необходимость объединять финансовые возможности всех стран для решения программ по улучшению Балтики привела в **1974 году** к тому, что странами Балтийского региона была подписана **Хельсинкская Конвенция по охране морской среды Балтийского моря,** которая стала первым международным соглашением, затрагивающим **все источники загрязнения, поступающие как с суши, от морских судов, так и из атмосферы.**

Согласно Конвенции, ее Стороны обязались принять юридические, административные или другие меры в целях предотвращения и ликвидации загрязнения, а также улучшения состояния морской среды Балтийского моря. Должно быть сведено к минимуму загрязнение моря с суши. Запрещается сброс в море хрома, ртути, радиоактивных материалов, кислот, щелочей, масла, отходов нефтехимической отрасли, а также бытовых отходов и мусора. В Балтийском море суда вместимостью менее 400 рег. т, не являющиеся танкерами, могут на ходу сбросить балласт за пределами 12 миль от берега, если примеси составляют не более 100 частей на 1 миллион. Для всех остальных судов сброс в море балласта запрещен, если наличие примесей превышает 15 частей на 1 миллион.

Для организации выполнения Конвенции создана **Хельсинкская Комиссия по защите среды Балтийского моря (ХЕЛКОМ),** состоящая из представителей стран – участников Конвенции. Хельсинкская организует международное сотрудничество в исследованиях, объединение возможностей и партнерство для решений общих природоохранных проблем. Комиссия обращается к правительствам стран и призывает регулировать природоохранную деятельность. Конвенция не предусматривает механизмов воздействия на страны для безусловного выполнения Рекомендаций ХЕЛКОМ. Выполнение Рекомендаций зависит от национальных приоритетов каждой страны и зависит от ее финансовых и технических возможностей. В конце 80-х ХЕЛКОМ принял Министерскую декларацию, установившую цель – достичь к 1995 году 50% -ного сокращения сброса всех загрязнений и обеспечить тем самым продвижение на пути восстановления экологического баланса Балтийского моря. Для обеспечения достижений целей Министерской декларации было разработано и принято более 40 Рекомендаций ХЕЛКОМ. Многие Рекомендации рассчитаны на более длительный период или предполагают использовать наилучшие технологии. Радикальные политические и экономические изменения 90-х годов привели к финансовым ограничениям, что повлекло за собой поиск новых вариантов осуществления Рекомендаций ХЕЛКОМ. На дипломатической конференции **в 1992 году была подписана обновленная Конвенция.** Германия, Дания, Латвия, Литва, Польша, Россия, Финляндия, Швеция, Эстония, а также Европейское Сообщество подписали одно из крупнейших многосторонних международных соглашений по охране окружающей среды. В этом же году была утверждена “Балтийская совместная всеобъемлющая программа природоохранных мер”, которая связывала общие природоохранные приоритеты с возможностями мобилизации финансовых источников, как на национальном, так и на международном уровне. Программа содержала основу для устойчивого сотрудничества среди всех стран Балтийского бассейна. Были идентифицированы и согласованы 132 наиболее значимых источников загрязнений, так называемые “горячие точки”, по каждой из которых была разработана конкретная программа действий и оценены необходимые инвестиции, с учетом внутренних и внешних источников финансирования. Выполнение этой программы стало важнейшей частью работы ХЕЛКОМ. Время, отведенное для программы, охватывает период до 2012 г.

В настоящее время политика ХЕЛКОМ направлена на необходимость выполнения разработанных ранее Рекомендаций, поиск возможностей, сил и механизмов решения ранее поставленных задач, которые не были решены по тем или иным причинам. Для этого ХЕЛКОМ пытается привлечь международные финансовые институты, банки, неофициальные организации, но все-таки ответственным за выполнение обязательств Хельсинкской Конвенции является национальное правительство. Балтийская арена становится районом с возрастающим количеством политически активных организаций и инициатив, что нашло отражение в разработке новых программ, таких как “Видение и Стратегия Балтики” и “Балтийская Повестка в 21 век”. В этих программах ХЕЛКОМ – ведущая природоохранная международная организация в Балтийском регионе. Комиссия вынуждена была пересмотреть свою деятельность и изменить организационную структуру. В настоящее время ХЕЛКОМ состоит из следующих рабочих групп: группа по разработке стратегии, группа по мониторингу и оценке, группа по морским источникам загрязнений, группа по наземным источникам загрязнений, группа по сохранению природы и управлению прибрежными зонами. Не отрицая достигнутого прогресса (прежде всего улучшения санитарного состояния многих, ранее загрязненных прибрежных зон, значительного сокращения сбросов многих хлорорганических соединений от промышленности, сокращения эмиссии свинца от транспорта, восстановление некоторых ранее вымирающих водных организмов), следует признать, что состояние Балтийского моря продолжает оставаться в опасности. Значительно возросли концентрации тяжелых металлов и устойчивых органических компонентов, повысился риск нефтяных загрязнений и морских инцидентов. В 1996 г. на Саммите Балтийских Государств, состоявшемся в Швеции, был принята Президентская Декларация, которая определила цель – постепенное сокращение сбросов, выбросов и утечек вредных веществ в течение 25 лет для веществ природного происхождения до фоновых значений, а для синтезированных веществ до нуля. ХЕЛКОМ разработал специальную Рекомендацию “Цели ХЕЛКОМ по отношению к вредным веществам”, включающую задачи и стратегию ХЕЛКОМ относительно вредных веществ и составил перечень веществ, особо опасных для присутствия в окружающей среде Балтийского моря, такие, например, как биогены, тяжелые металлы и хлорсодержащие вещества. **К другим наиболее важным региональным соглашениям по охране морской среды относятся: Боннское соглашение о сотрудничестве по предотвращению загрязнения вод Северного моря 1969 г.; Парижская Конвенция по охране среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г.; Бухарестская Конвенция по защите от загрязнения Черного моря 1992 г.; Барселонская Конвенция по защите от загрязнения Средиземного моря 1976 г. и др.**

## Заключение

Завершая работу над рефератом можно прийти к выводу, что деятельность Международной морской организации значительно способствует обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения моря.

Разработано большое количество документов, обеспечивающих безопасность мореплавания, например, **Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74), Международная конвенция о грузовой марке 1966 года,** Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с приложенными к ней одноименными **международными правилами МППСС-72,** Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты **1978 года с поправками 1995 года (ПДМНВ-78) и др.**

**Также разработан ряд Конвенций с целью предотвращения загрязнения моря, например,** Конвенция об открытом море 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и многие другие.

## Список литературы

1. Бекяшев К.А. Правовые вопросы безопасности мореплавания в деятельности международной морской организации (ИМО) // Сборник научных трудов ВЮЗИ. Актуальные вопросы теории современного международного права. - М.: РИО ВЮЗИ, 1988. - С.101-115.
2. Колодкин А.Л. Горшков Г.С., Мелков Г.М. Предотвращение загрязнения морской среды: Справочник. - М.: Воениздат, 1979. - 288 с. // Советский ежегодник международного права, 1980. - М.: Наука, 1981. - С.337-338.
3. Мелков Г.М., Спивакова Т.И. Бекяшев К.А., Серебряков В.В. Международные морские организации. - Л.: Гидрометеоиздат, 1979. - 607 с. // Советский ежегодник международного права, 1980. - М.: Наука, 1981. - С.335-337.