



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
11 May 2004
Russian
Original: English

**Открытый процесс неофициальных
консультаций Организации Объединенных
Наций по вопросам Мирового океана
и морского права
Пятое совещание
7–11 июня 2004 года**

Укрепление режима осуществления действующих правил государствами флага

Представлено Секретариатом Международной морской организации

1. В пункте 28 своей резолюции 58/240 Генеральная Ассамблея предложила Международной морской организации и другим соответствующим компетентным международным организациям изучить, рассмотреть и уточнить роль «реальной связи» применительно к обязанности государств флага осуществлять эффективный контроль за судами, плавающими под их флагом, включая рыболовные суда. Аналогичное предложение содержится в пункте 22 резолюции 58/14 Ассамблеи об обеспечении устойчивого рыболовства, в том числе за счет реализации Соглашения 1995 года об осуществлении положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, и связанных с ним документов.
2. На своей девяносто второй сессии, которая состоится 21–25 июня 2004 года, Совет ИМО рассмотрит предложение, содержащееся в обеих резолюциях, и примет соответствующие решения.
3. В нижеследующих пунктах содержится краткая информация об основных особенностях мандата и работы ИМО в отношении укрепления юрисдикции государств флага. Данным документом следует пользоваться вкуче с докладом Межучрежденческой консультативной группы по осуществлению действующих правил государствами флага, которая заседала 7 мая 2003 года в Париже (см. http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/documents/flagstateimpl.pdf).

Общие сведения о мандате ИМО

4. С 1959 года ИМО, единственное специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, работа которого посвящена исключительно морским вопросам, разрабатывает всеобъемлющие многосторонние договоры, возлагающие преимущественно на государства флага обязательства по принятию широкого комплекса технических мер, призванных повышать безопасность судоходства и предотвращать загрязнение морской среды с судов. В дополнение к этому меры контроля со стороны государств порта также регулируются в договорах ИМО, призванных предотвращать и корректировать недостатки в осуществлении юрисдикции государств флага.

5. Наиболее важные договоры ИМО осуществляются во всем мире государствами, на долю которых в совокупности приходится от 95 до 99 процентов тоннажа мирового торгового флота.

6. С 1973 года Секретариат ИМО (которая в то время называлась Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО)) активно участвовал в работе третьей Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву с целью обеспечить, чтобы разработка документов ИМО соответствовала основным принципам, которые регулировали разработку Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. Хотя ИМО прямо упомянута лишь в одной статье Конвенции (статья 2 приложения VIII), в ряде ее положений говорится о «компетентной международной организации», которая принимает правила и стандарты в области международного торгового судоходства по вопросам, связанным с безопасностью на море, эффективностью судоходства и предотвращением и сохранением под контролем загрязнения морской среды с судов и в результате захоронения.

Укрепление юрисдикции государства флага: вопрос о реальной связи

7. С учетом этой информации общего характера мандат ИМО следует связывать с концепцией требования о «реальной связи» согласно статье 91(1) Конвенции по морскому праву оперативным образом, и такую связь следует устанавливать в строгой привязке к вопросам, регулируемым статьей 94(1) Конвенции, в качестве международно обязательных условий эффективного осуществления юрисдикции государства флага.

8. Осуществление юрисдикции государства флага в технических вопросах, касающихся безопасности судоходства и предотвращения загрязнения морской среды, покрывается исключительно мандатом ИМО. С момента начала своей деятельности Организация неизменно подтверждает свой мандат в этой связи через посредство разработки договоров и выдвижения инициатив, которые приводят к укреплению осуществления действующих правил государствами флага, до такой степени, что почти все технические нормы и правила, применимые на борту судов, занимающихся коммерческим судоходством во всем мире, являются обязательными и осуществляются за счет положений, содержащихся в договорах и кодексах ИМО.

9. Мандат ИМО в области юрисдикции государств флага дополняется работой других международных организаций по вопросам, которые, хотя и не регулируются ИМО, неразрывно связаны с осуществлением юрисдикции государств флага в контексте реализации глобальных целей, достижение которых

предписано как статьей 91(1), так и статьей 94 Конвенции по морскому праву. В этой связи следует особо упомянуть статью 94(1) со ссылкой на необходимость осуществлять юрисдикцию и контроль государства флага в увязке с социальными вопросами, которые явно входят в компетенцию Международной организации труда (МОТ). Наличие требования реальной связи в связи с осуществлением юрисдикции государств флага затрагивает и Продовольственную и сельскохозяйственную организацию Объединенных Наций (ФАО) применительно к промысловым операциям рыболовных судов.

10. Поэтому всеобъемлющая оценка осуществления вышеупомянутых статей Конвенции по морскому праву может проводиться лишь в сотрудничестве с другими заинтересованными учреждениями.

11. В статье 91(1) признается право каждого государства «определять условия предоставления своей национальности судам и права плавать под его флагом». Именно в этой связи применение технических норм и правил по осуществлению мер безопасности и предотвращения загрязнения в случае ИМО строго ограничивается от концепции собственности, которую Конвенция, по всей видимости, четко относит к сфере внутреннего права, выходящей за пределы ее компетенции.

12. Из этого вытекает, что нормы и правила безопасности и борьбы с загрязнением не зависят в плане их надлежащего осуществления от концепции собственности. Напротив, главным требованием такого надлежащего осуществления является существование морской администрации, способной эффективно контролировать соблюдение норм, правил и стандартов ИМО. В этой связи потребность в кадрах и ресурсах, необходимых для создания эффективных морских администраций, нужно рассматривать в качестве следствия работы ИМО. Благодаря широкой приверженности к договорам ИМО торговое судоходство представляет собой досконально регулируемую отрасль, которая, согласно международным нормам морского права, разработанным под эгидой ИМО, должна соблюдать строгие меры обеспечения безопасности и борьбы с загрязнением.

13. В результате введения в отношении 95–99 процентов мирового торгового флота содержащихся в договорах ИМО обязательств по соблюдению все более широких требований применительно к ужесточению норм безопасности судов и чистоты океанов сложилась ситуация, когда все государства, независимо от особенностей их судовых регистров, должны обеспечивать, чтобы суда, плавающие под их флагом, применяли нормы, правила и стандарты ИМО в качестве непреложного условия ведения торговли. Статистика показывает, что случаи несоблюдения связаны не с особенностями судовых регистров, а с эффективностью надзорной роли (или отсутствием таковой), которую призваны играть соответствующие морские администрации.

14. ИМО считает, что в рамках нынешнего механизма, установленного Конвенцией по морскому праву, и мандата организаций, призванных участвовать в изучении средств укрепления режима осуществления действующих правил государствами флага, следует принимать во внимание два главных фактора, а именно:

а) разработку новых международных норм нельзя рассматривать в качестве средства противодействия отсутствию надлежащего выполнения суще

ствующих норм. Государства и международные организации должны сосредоточивать усилия на укреплении существующих механизмов осуществления, как это делает ИМО в настоящее время, придавая особое значение разработке и последующему осуществлению системы проверки государств-членов, которая призвана обеспечивать всестороннюю оценку степени соблюдения государством своих обязательств по применимым договорам ИМО;

б) вопросы, касающиеся владельцев судов, должны рассматриваться в качестве вопросов, имеющих экономический корпоративный характер и явно выходящих за рамки сферы морского права и мандата международных организаций, как это определено в Конвенции по морскому праву; по мнению ИМО, для целей установления «реальной связи» важное значение имеет именно определение того, кто несет ответственность за эксплуатацию судна и контроль за ним.
