

Международные организации

ОБ ИТОГАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ИМО* ПО СТАНДАРТАМ ОБУЧЕНИЯ, ДИПЛОМИРОВАНИЮ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ ПЕРСОНАЛОМ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ

К.А. Бекяшев **

Цели и задачи конференции

26 июня — 7 июля 1995 г. в Лондоне проходила Международная конференция по подготовке и принятию Международной конвенции по стандартам обучения, дипломированию и несению вахты персоналом рыболовных судов. Созыв этой конференции был обусловлен следующими тремя причинами.

Во-первых, за последние 20 лет значительно изменился состав рыбопромыслового флота: появились суда, оснащенные современным электронным оборудованием, требующим специальных технических знаний у всего экипажа. Если прежде рыбаку для работы на промысловых судах было достаточно окончить трехмесячные курсы, то сейчас он обязан обучаться год и пройти стажировку на радиолокационных тренажерах.

Во-вторых, в связи с созданием совместных предприятий (а их в мире насчитывается более 100 тыс.) для промысла водных биоресурсов возникла потребность (а для некоторых стран и возмож-

* В настоящей статье использованы следующие сокращения: ИМО — Международная морская организация; Конвенция СТКВ 1978 года — Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года; КТС — Комитет полного состава; КМБ — Комитет ИМО по безопасности на море; Конвенция СТКВ (Ф) 1995 года — Международная конвенция по стандартам обучения, дипломированию и несению вахты персоналом рыболовных судов 1995 года.

** Заведующий кафедрой международного права Московской государственной юридической академии, доктор юридических наук, профессор, член российской делегации на Международной конференции ИМО (более полные сведения об авторе см. МЖМП. — 1991. — № 3—4).

ность) в комплектовании интернациональных экипажей. Каждый член такого экипажа должен обладать минимальными знаниями и навыками, установленными международно признанными стандартами и правилами.

В-третьих, в последние 15—20 лет в торговом мореплавании широкое развитие получил финансовый лизинг¹. Только Россия по лизингу приобрела около 300 современных морских судов. Как правило, эти суда являются собственностью зарубежных офшорных компаний, приписаны к иностранным портам и имеют нередко очень неквалифицированный иностранный экипаж. Теперь такой экипаж, набираемый, как правило, из граждан развивающихся стран, обязан иметь высокую профессиональную квалификацию, уметь на уровне требований ИМО нести ходовую вахту на мостике.

В-четвертых, в связи с возрастанием числа морских катастроф с промысловыми судами по вине экипажа (по данным ИМО, в 1992 г. было потеряно 245 рыболовных судов, из них каждое четвертое — в результате низкого профессионального уровня экипажа²) многие государства в законодательном порядке установили высокие стандарты обучения и дипломирования плавсостава промысловых судов, что зачастую вызывает нарекания у профессиональных объединений, в том числе международных.

В-пятых, различия в процедуре оформления и выдаче дипломов и подготовке специалистов являются существенной преградой в трудоустройстве рыбаков на суда, плавающие под флагом других государств. Проблема может быть решена двумя способами: а) путем заключения конвенции о взаимном признании «рабочих» дипломов; б) принятием международных стандартов и норм по обучению и выдаче таких дипломов.

Вопросы дипломирования плавсостава морских судов в настоящее время регламентируются Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года³ (вступила в силу 28 апреля 1984 г.). Россия как правопреемник СССР участвует в ней с 14 сентября 1979 г. Однако Конвенция СТКВ 1978 года не применяется к морякам, работающим на рыболовных судах (ст. III). Согласно статье IV, под «рыболовным судном» понимается судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря. Иными словами, Конвенция СТКВ 1978 года не регламентирует процедуру подготовки рыбаков. Вместе с тем она охватывает вопросы дипломирования и несения вахты моряками, работающими на плавбазах, транспортных рефрижераторах, танкерах и вспомогательных судах.

Учитывая важность подготовки квалифицированного экипажа для всех судов, работающих в системе рыбной промышленности, Правительство СССР в августе 1983 года утвердило Положение о

званиях лиц командного состава морских судов*. Этим положением установлена единая процедура выдачи дипломов для экипажей как торговых, так и рыбопромысловых судов. Общий подход к дипломированию продолжает действовать и в настоящее время, и это обстоятельство содействовало сокращению количества аварийных происшествий на море.

Вклад ИМО в становление международно-правовых норм по стандартизации обучения и дипломированию персонала рыболовных судов и несению им вахты

Как известно, ИМО, начавшая свою работу в 1968 году⁴, является специализированным учреждением ООН, призванным обеспечивать механизм сотрудничества государств в области правительственного регулирования и практики в технических вопросах любого рода, затрагивающих международное торговое судоходство. Она имеет целью также поощрять и содействовать всеобщему принятию практически возможных максимальных мер в вопросах, касающихся безопасности на море, а также рассматривать административные и правовые вопросы, связанные с проблемами безопасности плавания морских судов (ст. 1 Конвенции об ИМО). Эта организация, в которую входят 154 государства (в том числе Россия, Азербайджан, Украина, Эстония, Латвия), выносит рекомендации государствам-членам относительно принятия правил и руководств, касающихся безопасности на море и поправок к ним (п. «j» ст. 15 Конвенции об ИМО).

Практически со дня образования ИМО интенсивно занимается проблемой обеспечения безопасности работы рыболовных судов и их персонала⁶.

Рамки статьи не позволяют подробно изложить результаты деятельности ИМО в рассматриваемой области. Отмечу лишь, что по вопросам стандартизации обучения и дипломирования персонала рыболовных судов и несения им вахты органами ИМО подготовлено более десяти нормативных актов различной степени полноты и обязательности.

Остановлюсь на некоторых из них, и прежде всего на резолюциях Ассамблеи ИМО А.539(13) и А.576(14), поскольку они имеют прямое отношение к становлению международных норм и стандартов по дипломированию рыбаков⁷.

Резолюция А.539(13) утвердила Рекомендации по минимальным требованиям для дипломирования капитанов и вахтенных помощников капитанов рыболовных судов длиной 24 м и более⁸. В этих Рекомендациях под рыболовным судном понимается любое судно,

используемое на коммерческой основе для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей и других живых ресурсов моря. Таким образом, этот документ дословно повторяет определение рыболовного судна, содержащееся в статье IV (h) Конвенции СТКВ 1978 года. Однако, в отличие от Конвенции СТКВ 1978 года, Рекомендации 1983 года распространяются на рыбаков, занятых добычей живых ресурсов моря.

В отличие от Конвенции СТКВ 1978 года резолюция А.539(13) содержит развернутое понятие термина «ограниченные воды»: это такие воды, пределы которых определены Администрацией⁹ и в которых, как предполагается, существует степень безопасности, позволяющая установить стандарты квалификации и дипломирования капитанов и членов экипажей рыболовных судов на более низком уровне по сравнению с тем, который необходим для работы вне этих определенных пределов.

При определении района ограниченных вод Администрация должна принимать во внимание следующие факторы:

- 1) размеры рыболовных судов, о которых идет речь;
- 2) расстояние от порта-убежища;
- 3) наличие радионавигационного оборудования для определения местоположения;
- 4) наличие в районе плавания спасательных служб и средств связи;
- 5) наличие служб, осуществляющих передачу по радио метеорологических сводок;
- 6) преобладающие погодные условия в данном районе;
- 7) ограничения, связанные с обледенением;
- 8) обычные навигационные опасности;
- 9) интенсивность судоходства.

Соответственно понятие «неограниченные воды» означает воды за пределами ограниченных вод.

Рекомендации содержат пять приложений по минимальным требованиям для дипломирования капитанов (*приложение 2*) и вахтенных помощников капитанов (*приложение 3*) рыболовных судов длиной 24 м и более, плавающих в неограниченных водах, а также по минимальным требованиям для дипломирования капитанов (*приложение 4*) и вахтенных помощников капитанов (*приложение 5*) рыболовных судов длиной 24 м и более, плавающих в ограниченных водах.

Ассамблея ИМО настоятельно призвала правительства государств-членов применять эти рекомендации.

Рекомендации обязывают Администрацию обеспечить, чтобы капитаны и вахтенные помощники капитанов рыболовных судов длиной менее 24 м имели достаточные знания, касающиеся без-

опасности эксплуатации таких судов, имея в виду безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах, а также необходимость безопасного несения вахты на соответствующих рыболовных судах. Каждый капитан и его вахтенный помощник должны иметь диплом, признаваемый Администрацией, если только Администрация не будет убеждена в том, что ввиду размера рыболовного судна и условий его плавания это будет непрактично или нецелесообразно.

Минимальные требования по дипломированию судовых механиков были закреплены в резолюции Ассамблеи ИМО А.623(15), принятой 19 ноября 1987 г.¹⁰ Эта резолюция утвердила Рекомендацию по минимальным требованиям для дипломирования старших и вторых механиков рыболовных судов с главной энергетической установкой пропульсивной мощностью 750 кВт или более. Она настоятельно призвала правительства стран-членов применять эту рекомендацию.

В соответствии с рекомендациями каждый кандидат на получение диплома должен быть не моложе 18 лет и отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха. Для получения диплома второго механика претендент должен иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в составе машинной команды рыболовных судов. Этот период может быть сокращен, но не должен быть менее 6 месяцев, если Администрация потребует от него специальной подготовки, которую считает равноценной одобренному стажу работы на судне, который она заменяет. Для получения диплома старшего механика претендент должен иметь одобренный стаж работы на рыболовных судах не менее 24 месяцев, из которых не менее 12 месяцев — на руководящей должности при наличии диплома второго механика.

В каждом случае одобренный стаж работы на судне может быть заменен одобренным стажем работы на судне в составе машинной команды на торговых судах. Эта оговорка весьма существенна, поскольку во многих странах — в том числе и России — плавсостав часто переходит на работу с торговых судов на рыболовные и наоборот.

В приложении к рекомендации приведены «Минимальные знания, необходимые для получения диплома старшего и второго механиков рыболовных судов с главной энергетической установкой пропульсивной мощностью 750 кВт или более».

Следует отметить также вклад ИМО в становление международных правил, регламентирующих порядок несения вахты на рыболовных судах навигационной и машинной командами. Из многочисленных решений ИМО по этому вопросу отметим резолюцию Ассамблеи ИМО А.622(15) «Основные принципы несения ходовой

машинной вахты на рыболовных судах» от 19 ноября 1987 г.¹¹ В этом документе термин «вахта» означает либо группу лиц, несущих вахту, либо период ответственности судового механика, в том числе когда его непосредственное присутствие в машинном отделении может и не требоваться. Каждый вахтенный должен знать свои обязанности по несению вахты. На рыболовном судне каждый вахтенный обязан: а) уметь пользоваться соответствующими системами внутренней связи; б) знать аварийные сигналы, используемые в машинном отделении, и уметь различать их; г) знать расположение и уметь пользоваться противопожарным оборудованием. Перечисляются и другие требования к несению вахты и должностные обязанности старшего механика судна в вахтенный период.

Основные положения трех указанных резолюций были развиты Документом для руководства по подготовке и дипломированию рыбаков, подготовленным объединенной Рабочей группой ФАО/ИМО/МОТ. Документ состоит из четырех частей и 89 положений, основу которых составили Конвенция МОТ по дипломированию рыбаков 1966 года, глава V СОЛАС-74, Заключительный акт Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1977 года и ряд рекомендаций ИМО и МОТ. Документ регулирует вопросы обучения и дипломирования персонала как судов длиной 24 м и более, так и малотоннажных судов. В нем содержатся стандарты и программы по обучению, требования к персоналу, занимающемуся подготовкой рыбаков, рекомендации относительно организации курсов (краткосрочных и долгосрочных). Значительное внимание уделено методологии обучения и вопросам экзаменования обучаемых лиц¹².

Ассамблея ИМО в резолюции А.646, принятой на 16-й сессии в октябре 1989 года, отметила, что «имеющиеся статистические данные показывают, что количество аварий и несчастных случаев на работе среди рыбаков значительно превышает соответствующие показатели среди других моряков»¹³. Ассамблея признала, что для повышения безопасности рыбаков на море должно быть уделено соответствующее внимание установлению стандартов, относящихся не только к судам, условиям работы и оборудованию, но также к подготовке рыбаков, поскольку рыболовные суда эксплуатируются в экономических зонах, простирающихся далеко в международные воды, и связанную с ними глубоководную морскую среду. Ассамблея призвала КБМ рассмотреть статистику аварий рыболовных судов и несчастных случаев с рыбаками как вопрос первоочередной важности, для того чтобы разработать в последующем соответствующие поправки к конвенциям и кодексам для повышения безопасности рыбаков на море. Наконец, она уполномочила КБМ рассмотреть поправку к Конвенции СТКВ 1978 года, касаю-

щуюся подготовки и дипломирования экипажей рыболовных судов с учетом ранее принятых Ассамблеей резолюций (среди них — «Основные принципы несения ходовой навигационной вахты на рыболовных судах»¹⁴, «Дипломирование капитанов и вахтенных помощников капитанов рыболовных судов длиной 24 метра и более»¹⁵, «Требования к подготовке капитанов рыболовных судов длиной менее 24 метров, работающих в неограниченных и ограниченных водах» и «Документ для руководства по подготовке и дипломированию рыбаков», изданный ФАО, МОТ и ИМО в 1988 г.)

Согласно резолюции А.779(18), принятой 18-й Ассамблеей ИМО 4 ноября 1993 г., и Долгосрочному плану работы, одобренному на 65-й сессии КБМ, на Комитет возлагалась обязанность до 2002 года и далее заниматься вопросами подготовки персонала, несения им вахты, в частности разрабатывать служебные инструкции для морского персонала, включая моряков, рыбаков, морских лоцманов, операторов СДС, лиц, ответственных на морских плавучих установках за безопасность на море, а также персонала, работающего в порту¹⁶.

Работа конференции и ее итоги

В соответствии с первоначальным мандатом Комитет по безопасности на море интенсивно работал над поправками к Конвенции СТКВ 1978 года, связанными с подготовкой и дипломированием экипажей рыболовных судов, принимая во внимание ранее принятые резолюции ИМО и Документ для руководства по подготовке и дипломированию рыбаков. Впоследствии государства-члены ИМО сочли целесообразным внести в Конвенцию СТКВ 1978 года соответствующие изменения и дополнения относительно дипломирования моряков, а по вопросу дипломирования рыбаков разработать специальную конвенцию¹⁷.

Проект этой конвенции и лег в основу работы открывшейся согласно решению совета ИМО 26 июня 1995 г. конференции (завершила работу 7 июля 1995 г.). Обращаясь к участникам конференции, генеральный секретарь ИМО г-н У.А.О'Нил сказал: «Ваше присутствие убеждает в том, какое большое внимание вы придаете самой конференции и насколько международное морское сообщество озабочено проблемами обеспечения безопасности рыбаков»¹⁸. У.А.О'Нил подчеркнул также, что рыболовство является древнейшей индустрией со своими традициями. Коренная модернизация этой отрасли, существенный разрыв между прибрежным и дистанционным флотом настоятельно требуют разработки общепризнанных норм и правил по стандартизации подготовки, дипломирова-

нию персонала рыболовных судов и несению им вахты. Обеспечение безопасной жизни рыбаков должно стать главным в разрабатываемых конференциями правилах.

В конференции приняли участие примерно 100 стран и наблюдатели от 20 международных организаций. Российскую делегацию возглавлял начальник управления мореплавания Роскомрыболовства капитан, дальнего плавания А.А.Козлов. Конференция под аплодисменты избрала своим председателем известного юриста-мариниста, профессора Г.Г.Иванова, постоянного представителя России в ИМО, а председателем Комитета полного состава (главного рабочего органа) — представителя Японии Е.Сасамуру, опытного судостроителя и дипломата, проработавшего не один десяток лет в аппарате ИМО.

Как уже отмечалось, основными документами для обсуждения на заседаниях Комитета полного состава были проект Международной конвенции по стандартам обучения, дипломированию персонала рыболовных судов и несению им вахты (подготовлен ИМО) и документ с аналогичным названием, разработанный Межсессионной рабочей группой. В ходе конференции был представлен солидный пакет дополнений и предложений, которые были тщательно рассмотрены на специальных рабочих группах и на сессии КАС, и многие из них были приняты.

Как и ожидалось, на заседании КПС развернулась дискуссия по вопросам применения и вступления в силу Конвенции СТКВ(Ф) и осуществления контроля. Рабочая группа, заседавшая до начала конференции, рекомендовала в статью 3 (Применение конвенции) включить дополнительный пункт о том, что положения Конвенции не применяются к персоналу судов, используемых для: а) спорта; б) обработки рыбы или других живых ресурсов моря; в) исследования и обучения; или г) перевозки рыбы (по аналогии со ст. 3 Торремолиносского протокола 1992 г. и ст. III Конвенции СТКВ 1978 г.). Однако большинство государств не согласилось с этим предложением на том основании, что в проекте конвенции дано четкое определение рыболовного судна: таковым является любое судно, используемое на коммерческой основе для промысла рыбы или иных живых ресурсов моря. Таким образом, конвенция будет регламентировать вопросы подготовки и дипломирования персонала только добывающих судов длиной 24 м и более. К сожалению, это определение вывело из-под юрисдикции конвенции плавбазы и суда, перевозящие рыбопродукцию, а также вспомогательный флот.

По этой причине российская делегация внесла для обсуждения следующее предложение: «Стороны, чьи морские суда длиной 60 метров и более и/или пропульсивной мощностью двигателя более 3000 кВт должны устанавливать дополнительные требования для

таких судов в части стандартов обучения и дипломирования персонала таких судов и несения им вахты».

В ходе обсуждения этого предложения ряд стран (Дания, Нидерланды, Великобритания и др.) поддержали его, а некоторые (Япония, Китай и другие азиатские страны) решительно не согласились с ним. В результате Председатель КАС предложил передать российское предложение на проработку в Рабочую группу. На заседании Рабочей группы Е.Сасамура предложил для обсуждения следующее предложение: «Персонал, работающий на борту рыболовных судов длиной {60} метров и более или пропульсивной мощностью {3000} кВт и более, которые обрабатывают на борту таких судов уловы рыбы, будет дипломироваться в соответствии с Конвенцией СТКВ 1978 года». Российская делегация возражала против предложенного варианта текста статьи, поскольку упомянутая конвенция никакого отношения к рыболовным судам не имеет, хотя и признала, что национальные стандарты не должны быть ниже стандартов, установленных Конвенцией СТКВ 1978 года.

В результате Рабочая группа постановила на базе российских предложений подготовить резолюцию конференции, в которой отметить три принципиальных момента:

1) будущая конвенция не будет охватывать процессоры и суда, перевозящие рыбопродукцию;

2) предложить КБМ ИМО разработать в кратчайший срок требования по дипломированию экипажей таких судов;

3) предложить правительствам внести в свои правила стандарты подготовки персонала таких судов на уровне требований Конвенции СТКВ 1978 года с поправками 1995 года. Эта резолюция была утверждена конференцией.

Вторая проблема, вызвавшая дискуссию, касалась процедуры вступления конвенции в силу. Проект конвенции гласил: «Конвенция вступает в силу по истечении {12} месяцев с даты, в которую не менее {15} государств либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение соответствующие документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со статьей 10 Конвенции». Против этой формулировки выступили делегации Китая, Гонконга, Японии, Индонезии и других стран, предложившие увязать условия вступления конвенции в силу с тоннажем судов. Теоретически конвенция может быть довольно быстро подписана 15 государствами, но последние будут обладать небольшим общим тоннажем судов. По мнению этих стран, конвенция должна вступить в силу только после принятия ее государствами, сообща обладающими как минимум 50% мирового тоннажа рыболовных судов.

Против этого предложения выступила делегация РФ, выдвинувшая следующие аргументы: во-первых, мировое сообщество впервые стремится закрепить в международном договоре унифицированные стандарты по подготовке и дипломированию рыбаков, и если в нее будут включены оговорки о тоннаже, то вступление конвенции в силу задержится на многие годы, как это имеет место с Торремолиносской конвенцией 1977—1993 годов¹⁹; во-вторых, если конвенция вступит в силу в достаточно короткий срок, то этот факт станет своеобразным стимулом для присоединения к ней наибольшего числа стран, и тем самым конвенция станет авторитетным международным документом. Российская делегация предложила утвердить соответствующую статью без изменений. Предложение делегации РФ и ее аргументы поддержали делегации Канады, Дании, Аргентины, Норвегии, Исландии, Великобритании, Бразилии, Перу и других стран. В результате КАС оставил статью 12 проекта конвенции без изменений²⁰.

Довольно острую дискуссию вызвала и проблема контроля.

Проект конвенции (ст. 7) предусматривал следующий порядок контроля. Морские рыболовные суда при нахождении в портах участника конвенции подвергаются контролю, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим участником с целью проверки того, что все работающие на них лица, которые согласно конвенции должны быть владельцами дипломов, имеют также дипломы или соответствующие льготные разрешения. Такие дипломы должны признаваться, если нет очевидных оснований полагать, что диплом был получен незаконным путем или что владелец диплома не является тем лицом, которому он был первоначально выдан.

В случае обнаружения какого-либо нарушения осуществляющее контроль должностное лицо немедленно уведомляет в письменном виде капитана судна и консула или, если консула не имеется, ближайшего дипломатического представителя либо морские власти государства, под флагом которого судно имеет право плавания, для принятия соответствующих мер.

Если при осуществлении контроля не устранены недочеты и установлено, что с учетом размера и типа судна, протяженности и характера его рейса создается опасность для людей, имущества или окружающей среды, осуществляющее контроль государство принимает меры, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока эти требования не будут выполнены настолько, чтобы считать такую опасность устраненной. О фактах, касающихся принятых мер, немедленно сообщается генеральному секретарю ИМО.

При осуществлении контроля принимаются все возможные меры, чтобы избежать необоснованного задержания или необосно-

ванной отсрочки отхода судна. Если судно необоснованно задержано или его отход необоснованно отсрочен, оно имеет право на компенсацию понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

Межсессионная Рабочая группа разработала два варианта статьи о контроле. Во-первых, дала свою редакцию приведенного текста проекта статьи 7 конвенции и, во-вторых, выработала новый текст следующего содержания: «Рыболовные суда при нахождении в порту другой Стороны подвергаются контролю, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной с целью проверки того, что все работающие на них лица, которые по Конвенции должны быть владельцами дипломов, имеют такие дипломы или соответствующие льготные разрешения».

Результаты длительного обсуждения трех текстов выявили следующие позиции участников конференции: Аргентина, Куба, Вануату, Перу, Чили, Марокко, Соломоновы Острова и др. предложили одобрить статью 7 проекта конвенции без изменений; Российская Федерация, Корея, Норвегия, Бельгия, Нидерланды и др. высказались за развернутый текст Рабочей группы; Австралия, Болгария, Филиппины — за второй (укороченный) вариант статьи 7 с переносом остальных вопросов в приложение к конвенции.

Взаимосогласованный текст* был выработан в рамках Рабочей группы и лег в основу будущей статьи 8 конвенции и правила 4 приложения.

Основные положения Конвенции 1995 года²¹

Общие обязательства участников по эффективному применению положений конвенции и приложений к ней содержатся в статье 2.

Статья 2 содержит определения ключевых терминов, применяемых в конвенции. В частности, термин «Администрация» означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания. Под термином «диплом» понимается действительный документ, как бы он ни назывался, выданный или признаваемый в соответствии с Конвенцией 1995 года и дающий право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе или разрешенной национальными правилами.

Согласно статье 3, конвенция применяется к персоналу, занятому в эксплуатации морских рыболовных судов, имеющих право плавания под флагом государства-участника. Под «морским рыболовным судном» понимается рыболовное судно иное, чем то, кото-

* См. следующий раздел статьи.

рое плавает исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод и в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил.

Одно из важных обязательств государств-участников — содействие техническому сотрудничеству (ст. 9). Стороны конвенции по консультации с генеральным секретарем ИМО и при содействии ИМО оказывают поддержку тем государствам-участникам, которые обращаются с просьбой об оказании такой помощи. Конвенция определяет примерные области (проблемы) такого сотрудничества:

- а) обучение административного и технического персонала;
- б) учреждение учебных заведений для подготовки персонала рыболовных судов;
- в) оснащение оборудованием и пособиями учебных заведений;
- г) разработка соответствующих программ подготовки, включая прохождение практики на морских рыболовных судах. Стороны могут сотрудничать и по другим аспектам подготовки персонала рыболовных судов, а ИМО в сотрудничестве с ФАО и МОТ будет продолжать прилагать усилия по стимулированию сотрудничества в технической и образовательной областях.

Заключительные разделы конвенции посвящены процедуре внесения поправок. На конференции этот важный вопрос практически не обсуждался, поскольку еще в 70-х годах после длительных дебатов в органах ИМО²² было решено, что в конвенции, разрабатываемые в рамках этой организации, следует включать стандартную статью о процедуре молчаливого принятия поправок.

Сущность процедуры вкратце заключается в следующем. Любое государство-участник представляет генеральному секретарю ИМО предложение о внесении соответствующей поправки в конвенцию. Затем это предложение рассылается всем государствам, являющимся участниками конвенции. Одновременно проект поправки передается на рассмотрение в КБМ ИМО. В обсуждении проекта поправки участвуют все стороны конвенции (вне зависимости от членства в ИМО). Поправка одобряется или отклоняется большинством в $\frac{2}{3}$ сторон, присутствующих и голосующих на заседании КБМ. Одобренная поправка направляется государствам — участникам конвенции и вступает в силу только после одобрения ее $\frac{2}{3}$ сторон. С этого момента она становится обязательной уже для всех государств, участвующих в данной конвенции.

Процедура молчаливого принятия может быть применена и в иной ситуации. В частности, она предусмотрена в пункте 3 статьи 10 Конвенции 1995 года. По просьбе любой стороны, поддержанной не менее чем $\frac{1}{3}$ сторон, ИМО после консультации с МОТ и ФАО созывает конференцию участников конвенции для рассмотрения проекта поправок. После принятия поправки $\frac{2}{3}$ голосов она на-

правляется для одобрения государствам и вступает в силу после одобрения $\frac{2}{3}$ государств.

Конвенция открыта для подписания с 1 января 1996 г. по 30 сентября 1998 г. в штаб-квартире ИМО. Она вступает в силу по истечении 12 месяцев с даты, в которую не менее 15 государств либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение соответствующие документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Процедурные вопросы подготовки и дипломирования персонала рыболовных судов и несения им вахты детально решены в приложении к конвенции, которое имеет такую же юридическую силу, как и положения самой конвенции. Основопологающей является глава II, регламентирующая порядок дипломирования капитанов, лиц командного состава, механиков и радиооператоров.

Согласно приложению, каждый капитан рыболовного судна длиной 24 м и более, эксплуатирующегося в неограниченных (unlimited) водах, должен иметь соответствующий диплом. Кандидат на получение диплома должен отвечать требованиям государства-участника в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха. Он должен также отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному помощнику капитана на рыболовных судах длиной 24 м и более и иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в качестве вахтенного помощника капитана или капитана рыболовных судов длиной не менее 12 м. Однако вместо этого Администрация может допускать одобренный стаж работы в качестве вахтенного помощника капитана морских судов, на которые распространяется Конвенция 1978 года.

Наконец, претендент на получение диплома капитана обязан сдать экзамен или экзамены для оценки профпригодности в соответствии с национальными требованиями государства — участника Конвенции 1995 года.

В дополнении к главе 2 содержатся «Минимальные знания, необходимые для получения диплома капитана рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в неограниченных водах». В число обязательных требований включено и знание узловых вопросов морского права. В частности, претендент обязан знать свои обязанности, вытекающие из международных свидетельств и иных документов, наличие которых на рыболовных судах предусмотрено международными конвенциями, порядок их получения и срок действия. Он должен досконально знать обязанности, вытекающие из Протокола БРС-93 г., главы V СОЛАС-74 г., приложения I и V к МАРПОЛ-73/78 г., морских санитарных деклараций и правил, МППСС-72 г. и других международных документов, касающихся обеспечения безопасности судна и экипажа.

Правило П/2 содержит обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитанов рыболовных судов длиной 24 м и более, которые эксплуатируются в неограниченных водах.

Каждый вахтенный помощник обязан иметь соответствующий диплом. Претендент на получение такого диплома должен:

- а) быть не моложе 18 лет;
- б) отвечать требованиям стороны в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
- в) иметь одобренный стаж работы на рыболовных судах в составе палубной команды не менее двух лет;
- г) иметь одобренный стаж работы, подтверждающийся в соответствии с Конвенцией 1978 года.

Дополнение к правилу П/2 — «Минимальные знания, необходимые для получения диплома вахтенного помощника капитана рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в неограниченных водах». Конвенция регламентирует также порядок дипломирования капитанов рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в ограниченных водах. Согласно правилу П/3, кандидат на получение диплома должен отвечать требованиям государства-участника в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха. Кроме того, кандидат также обязан отвечать требованиям для дипломирования вахтенного помощника капитана рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в ограниченных водах, и иметь одобренный стаж работы в качестве вахтенного помощника капитана или капитана рыболовных судов длиной не менее 12 м.

Дополнение к правилу П/3 содержит «Минимальные знания, необходимые для получения диплома капитана рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в ограниченных водах».

На конференции консенсусом одобрено девять резолюций²³: Подготовка радиоспециалистов для Глобальной оперативной системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (№ 1); Подготовка с помощью радиолокационного тренажера (№ 2); Подготовка и рекомендации для персонала рыболовных судов (№ 3); Подготовка палубных матросов рыболовных судов длиной 24 м и более (№ 4); Подготовка персонала рыболовных судов в отношении способов личного выживания (№ 5); Подготовка и дипломирование персонала крупных рыболовных судов (№ 6); Содействие участию женщин в рыбной промышленности (№ 8); Взаимоотношения между людьми на борту судов (№ 9) и др.

Конвенция содержит ряд положений о механизме обеспечения ее применения.

Проблема инфорсмента является одной из ключевых в международном праве²⁴. Средствами обеспечения выполнения международ-

но-правовых норм, в том числе в отношениях, регулируемых морским правом²⁵, служат контроль, наблюдение, мониторинг, отчетность, санкции и т.д.

На наш взгляд, институт инфорсмента имеет особое значение для реализации конвенций ИМО, предметом правового регулирования которых являются обеспечение безопасности мореплавания и прежде всего охрана человеческой жизни на море. С сожалением приходится констатировать, что количество аварий в мировом судоходстве не уменьшается. Например, в 1994 году были потеряны 103 судна, погибли 1,5 тыс. человек²⁶.

Поэтому в последние годы КБМ ИМО тщательно исследует проблему повышения эффективности конвенций, кодексов и руководств, принятых Ассамблеей этой организации. Речь идет об обязательности этих международных документов для всех государств, суда которых занимаются коммерческой деятельностью в Мировом океане. На 65-й сессии КБМ ИМО было констатировано, что на февраль 1995 года по 20 конвенциям ИМО было всего 796 ратификаций²⁷. Еще хуже обстоит дело с кодексами ИМО: всего два государства добровольно применяют Кодекс по устойчивости рыболовных судов и Документ ФАО/МОТ/ИМО по подготовке рыбаков²⁸.

Учитывая актуальность проблемы эффективности применения норм Конвенции по дипломированию рыбаков, особенно ее приложений, участники конференции уделяли достаточно большое внимание проблемам инфорсмента. Конвенция и ее приложения содержат большой набор средств обеспечения выполнения норм и правил по дипломированию рыбаков и несению ими вахты. Отметим некоторые из них.

1. Статья 1 конвенции обязывает стороны осуществлять положения конвенции и приложений к ней. В этих целях Стороны обязуются издавать все необходимые законы, декреты, приказы и правила и принимать все другие меры, которые могут потребоваться для полного осуществления положений конвенции в целях обеспечения охраны человеческой жизни и защиты морской среды.

2. В соответствии со статьей 3 конвенции каждая сторона должна представлять генеральному секретарю следующую информацию:

а) доклад о мерах, которые она приняла для полного осуществления положений конвенции;

б) достаточное количество образцов дипломов, выдаваемых в соответствии с конвенцией;

в) любую информацию о выполнении положений конвенции.

Тем самым эта статья закрепила одну из распространенных форм контроля — обязательную регулярную отчетность государств.

3. В отличие от Конвенции 1978 года, Конвенция 1995 года содержит развернутые положения о контроле. При обсуждении на

конференции этой проблемы российская делегация, учитывая важность этого эффективного средства, настаивала на разработке всеобъемлющего положения, содержащего не только материальные, но и процессуальные нормы. Во многом благодаря такой позиции в статью 8 конвенции вошло достаточно емкое понятие контроля и средств его осуществления. Согласно пункту 1 статьи 8, морские рыболовные суда при нахождении в порту другой Стороны подвергаются контролю специально уполномоченных лиц. Цель такого контроля — проверить, что все работающие на судне лица имеют соответствующие дипломы или льготные разрешения. В случае обнаружения нарушений уполномоченное лицо немедленно уведомляет в письменном виде капитана и консула страны флага судна либо морские власти государства, под флагом которого плавает такое судно. Осуществляющая контроль сторона вправе не разрешить судну выход в море, если не будут устранены недостатки, создающие опасность для здоровья людей или чистоты окружающей среды. При осуществлении контроля следует принимать все возможные меры, чтобы избежать необоснованного задержания или необоснованной отсрочки отхода судна. Если судно необоснованно задержано или его отход необоснованно отсрочен, оно имеет право на компенсацию понесенных в связи с этим любых убытков или ущерба. Наконец, в процессе контроля к иностранным рыбакам не должны применяться более высокие требования, нежели к экипажу судов, плавающих под флагом государства порта.

Положения статьи 8 конвенции раскрыты в правиле 4 приложения. В нем излагаются цели и объект контроля, в частности проверка того, что экипаж судна должен иметь соответствующие дипломы или льготные разрешения. Уполномоченное лицо вправе оценить способность персонала судна соблюдать предписываемый конвенцией порядок несения вахты. Оно также вправе установить, не имело ли судно столкновения, посадки на мель или касания грунта, а также не допустило ли оно сброса вредных веществ.

В этом правиле перечисляются те недочеты, которые могут считаться создающими опасность для людей, судна, его имущества или окружающей морской среды. Таковыми являются:

а) отсутствие у лиц, которые должны обладать дипломами, соответствующих или льготных разрешений;

б) невыполнение судном предписанных Администрацией требований, касающихся несения ходовой навигационной или машинной вахты;

в) отсутствие в составе вахты квалифицированного лица по обслуживанию оборудования и приборов, обеспечивающих безопасное плавание, радиосвязи для целей безопасности или предотвращения загрязнения;

г) отсутствие возможности обеспечить отдохнувшим составом первую вахту при отходе в рейс и последующие сменяющие вахты.

Государство-участник вправе не выпускать судно, если не были приняты меры, касающиеся устранения упомянутых выше недостатков, если осуществляющее контроль государство установило, что обнаруженные недостатки создают опасность для людей, имущества или окружающей среды.

Таким образом, можно констатировать, что Конвенция 1995 года содержит достаточный перечень средств обеспечения выполнения международных правил и норм по дипломированию рыбаков и несению ими вахты.

Проблемы имплементации Конвенции 1995 года в России

Впервые международное сообщество получило свод самостоятельных правил, регламентирующих обучение и подготовку рыбаков, их дипломирование и организацию несения вахтенной службы на рыболовных судах с учетом специфики такого рода деятельности.

Действующая в настоящее время в России система подготовки (обучения) персонала, дипломирования и организации несения вахты на судах едина как для торгового, так и для всех видов промыслово-производственных флотов и базируется на нормативно-правовой базе торгового флота. Эта система недостаточно учитывает специфику работы судов рыбопромысловой отрасли, и — как следствие — подготовка, дипломирование и организация несения вахты требуют коренного пересмотра. Кроме того, действующая система подготовки кадров для флота является громоздкой и дорогостоящей, исходит из приоритетов торгового флота и соответственно органа, ведающего транспортом, — Министерства транспорта России.

Конвенция 1995 года позволит создать новую, независимую систему подготовки, дипломирования и организации несения вахты на рыболовном флоте, максимально учитывающую специфику его промысловой работы.

Конвенция предусматривает двухступенчатую систему подготовки комплава состава. На первой ступени предусмотрена подготовка вахтенных помощников и вахтенных механиков с выдачей соответствующего диплома (при наличии стажа работы на рыболовном судне). На второй ступени предусмотрена подготовка капитанов и старших механиков из лиц, имеющих дипломы вахтенного механика и соответствующий практический стаж работы в должности штурмана или механика на рыболовном флоте.

Такая система не только улучшит практическую подготовку специалистов руководящего звена рыбопромыслового флота, но и позволит отобрать в это руководящее звено специалистов, обладающих необходимыми качествами для полноценного руководства судовыми коллективами и решения стоящих перед ними промысловых задач.

Конвенция 1995 года несомненно отвечает как текущим, так и долговременным интересам России.

С целью практической реализации конвенции представляется необходимым:

1. Провести организационную и аналитическую работу для получения полномочий Правительства Российской Федерации, с тем чтобы конвенция была подписана и ратифицирована Россией в кратчайший срок.

2. Разработать проект нового Положения о дипломировании персонала рыбопромысловых судов, с тем чтобы сразу после вступления Конвенции 1995 года в силу представить его на утверждение в Правительство Российской Федерации.

3. Пересмотреть действующие и разработать новые программы подготовки (обучения) и переподготовки командного состава рыбопромыслового флота, исходя из требований конвенции и упомянутого Положения о дипломировании персонала рыбопромысловых судов.

4. Разработать План мероприятий по переходу на новую систему подготовки (обучения), дипломирования и несения вахты на рыбопромысловом флоте России.

¹ См. Бекашев К.А. И все-таки лизинг//Рыбачьи новости. — 1995. — № 3—4; Офшорные компании: обзоры, комментарии, рекомендации. — М., 1995.

² См. Doc. FSI 3/5/2. — 21 Dec. 1995. — Annex 1. Краткое описание этих случаев см.: Doc. FSI 3/INF. — 8, 25 Nov. 1994.

³ Подробнее о конвенции см. Иванов Г.Г. Международная морская организация. — М., 1994. — С. 121—131; Рудаков В. Вступила в силу Международная конвенция 1978 г. о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты//Морской флот. — 1985. — № 3. — С. 29—32; STCN Convebntion to inter into force in April 28. 1984//Shipping World and Shipbuilder. — 1983. — June. — P. 311—312.

⁴ См. СП СССР. — 1983. — № 26. — С. 150.

⁵ Об истории создания ИМО см. Бекашев К.А., Серебряков В.В. Международные морские организации. — Л., 1978; Бекашев К.А., Серебряков В.В. и др. Международные транспортные организации. — М., 1986; Иванов Г.Г. Международная морская организация. — М., 1994. — С. 6—12.

⁶ См. Бекашев К.А., Клетной В.Н. Международная морская организация. — Кн. 1. — М., 1988. — С. 87—100; Mankabady S. International Maritime Organization. — Vol. 1—2. — L., 1986. — P. 200—218.

⁷ IMI Assembly. Fourteenth session. 11—22 Nov. 1985//Resolutions and others decisions. — L., 1986. — P. 111—112.

⁸ Историю разработки этих правил подробнее см. Бекяшев К.А. Международные правила по подготовке и дипломированию рыбаков/Безопасность мореплавания и ведения промысла. — Вып. 75. — Л., 1985. — С. 34—38.

⁹ Администрация — правительство или уполномоченный им орган.

¹⁰ Текст см. OMI Assemblée. Quinziesme session. 9—20 Nov. 1987//Resolutions et autres decisions. — L., 1988. — P. 141—144.

¹¹ Текст см. Ibid. — P. 137—141.

¹² См. Document for guidance on fishermen's training and certification. An international maritime training guide. — L., 1988.

¹³ IMO. Assembly. Sixteenth session. 9—20 October 1989//Resolutions and other decisions. — L., 1990. — Res. A.646 (16). — P. 33—34.

¹⁴ IMO. Assembly. Twelfth session. 9—20 November 1981//Resolutions and other decisions. — L., 1982. — Res. A.483(12). — P. 195—198.

¹⁵ IMO. Assembly. Thirteenth session. 7—18 November 1983//Resolutions and other decisions. — L., 1984. — Res. A.539(13). — P.212—231.

¹⁶ См. Long-term work plan {up to 2002}. — Doc. MSC/65/22/3. — 9 May 1995. — Annex.

¹⁷ Подробнее о ходе разработки проекта конвенции и приложений к нему см. Report of the Maritime Safety Committee on its sixty-fourth session. — Doc. MSC/64/22/Add.1,5. — Jan., 1995. — P. 4—6; Training and Watchkeeping. — Doc. MSC.64/8/1. — 4 Oct. 1994.

¹⁸ Doc. STCW-F/CONF/INF.2. — 26 June 1995. — P. 1.

¹⁹ Торремолиноская Международная конвенция по безопасности рыболовных судов была одобрена 2 апреля 1977 г. В статье 10 этой конвенции сказано, что она вступает в силу по истечении 12 месяцев с даты, на которую не менее 15 государств, рыболовный флот которых в совокупности составляет не менее 50% общей численности мирового рыбопромыслового флота, подпишут конвенцию без оговорок о ратификации. Конвенцию подписали 14 государств. Россия участником конвенции не является. В апреле 1993 года на международной конференции был одобрен Торремолиносский протокол к Конвенции 1977 года, статья 10 которого гласит, что он вступает в силу через 12 месяцев после даты, на которую не менее 15 государств, рыболовный флот которых в совокупности имеет не менее 14 тыс. судов длиной 24 м и более, либо подписали его без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение необходимые ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении или присоединении в период с 1 июня 1993 г. по 30 июня 1994 г.

На 1 июля 1995 г. Протокол ратифицировали всего два государства (тексты протокола и конвенции см. 1993 Torremolinos Protokol and Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels// Consolidated edition. — L., 1995).

²⁰ См. Doc. STCW-F/CONF/CW/RD/2. — 29 June 1995.

²¹ Текст конвенции см. Doc. STCW-F/CONF/DC/1. — 5 July 1995. — P. 1—54.

²² См. подробнее Маковский А.Л., Бекяшев К.А. О процедуре изменения конвенции ИМКО по техническим вопросам морского судоходства//

Проблемы морского права и международного торгового мореплавания. — 1975. — Вып. 38(44). — С. 73—93.

²³ Текст резолюций см. Doc. STCW-F/CONF/DC/2. — 5 July 1995. — P. 1—15.

²⁴ См., например, Малинин С.А. Правовые основы разоружения. — ЛГУ, 1966. — С. 183 и далее.

²⁵ См. Бекашев К.А., Сапронов В.Д. Мировое рыболовство: вопросы международного сотрудничества. — М., 1990. — С. 123—170.

²⁶ См. Яшин С. Бедственный год для мирового судоходства//Панорама. — 1995. — № 27—28.

²⁷ См. Doc. MSC 65/19/1. — 9 March 1995. — P. 1.

²⁸ См. Doc. MSC 65/19/1. — Annex. — 10 March 1995.

Статья поступила в редакцию в октябре 1995 года.