

Поправки включают Карибский бассейн в число специальных зон в соответствии с Приложениями V.

Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969

Принятие: 29 ноября 1969 года
Вступление в силу: 6 мая 1975 года

Авария судна «Торрей Каньон» в 1967 году поставила под сомнение полномочия государств, предоставленные им в соответствии с международным публичным правом, в отношении происшествий в открытом море. В частности, был поднят вопрос о том, в каких пределах прибрежное государство может принимать меры для защиты своей территории, если морская авария грозит такому государству нефтяным загрязнением, особенно если необходимые меры, по всей вероятности, затронут интересы иностранных судовладельцев, грузовладельцев и даже государств флага.

Стороны пришли к общему выводу о необходимости нового режима, который, признавая потребность в некотором вмешательстве со стороны государства в случае серьезной чрезвычайной ситуации в открытом море, одновременно ограничил бы его право, чтобы защитить законные интересы других сторон. Конференция по рассмотрению такого режима состоялась в 1969 году в Брюсселе.

Участники Конференции приняли Конвенцию о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, которая подтвердила право прибрежного государства на принятие таких мер в открытом море, какие могут

быть необходимы для предотвращения, смягчения или ликвидации опасности загрязнения нефтью в результате морской аварии, если такая опасность угрожает прибрежной полосе этого государства или другим его интересам. Однако прибрежное государство имеет право принимать только такие меры, которые действительно необходимы, и после соответствующих консультаций с заинтересованными странами, в том числе государством или государствами флага, под которым плавает судно или суда, попавшие в аварию, владельцами таких кораблей или перевозимых на них грузов и, по возможности, с независимыми экспертами, назначенными специально для этой цели. Если прибрежное государство принимает меры, выходящие за разрешенные Конвенцией границы, оно обязано выплатить компенсацию за любой ущерб, причиненный такими мерами. Конвенция также предусматривает порядок урегулирования споров, возникающих в связи с ее применением.

Конвенция применима ко всем морским судам, за исключением военных кораблей или иных судов, принадлежащих государству или управляемых им, которые используются на правительственной службе в некоммерческих целях.

Протокол 1973 года
Принятие: 2 ноября 1973 года
Вступление в силу: 30 марта 1983 года

Конвенция 1969 года о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, включала в сферу своего действия только аварии, связанные с загрязнением нефтью. Ввиду растущего объема перевозок других веществ, прежде всего химических, некоторые из которых в случае утечки могли бы создать серьезную опасность для морской среды,

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Брюссельская конференция 1969 года признала необходимость распространения действия Конвенции на другие вещества.

После подробного изучения данной проблемы в Комитете по правовым вопросам был подготовлен проект статей документа, распространяющего применение Конвенции на вещества, отличные от нефти. Этот проект был представлен на рассмотрение Лондонской конвенции по загрязнению морской среды 1973 года.

Конференция приняла протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, отличными от нефти. Этот протокол включил в сферу режима Конвенции 1969 года вещества, которые либо перечислены в Приложении к Протоколу, либо имеют характерные особенности, мало отличающиеся от особенностей приведенных в перечне веществ.

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству, 1990

Принятие: 30 ноября 1990 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания 15 государствами

Положение на настоящий момент: не получено ни одного признания

В июне 1989 года участники конференции ведущих индустриальных государств в Париже обратились к ИМО с призывом разработать дополнительные меры по предотвращению загрязнения с судов. В ноябре того же года этот призыв был поддержан Ассамблейей ИМО и началась работа над проектом новой конвенции.

Эта Конвенция имеет своей целью создание общемировой системы международного сотрудничества в борьбе с наиболее крупными случаями или угрозами загрязнения морской среды. Стороны, подписавшие Конвенцию, будут обязаны разработать, на внутригосударственном уровне или во взаимодействии с другими странами, мероприятия на случай аварии, ведущей к загрязнению моря. Суда должны иметь на борту судовые планы мероприятий на случай внезапного загрязнения нефтью, содержание которых будет разработано ИМО.

Суда обязаны сообщать о случаях загрязнения береговым властям, после чего последние предпринимают действия, подробно описанные в Конвенции. Конвенция предусматривает создание складов оборудования для борьбы с разливами нефти, проведение учений по борьбе с такими разливами и разработку детальных планов мероприятий в случае загрязнений. Стороны, участвующие в Конвенции, должны оказывать содействие друг другу в чрезвычайных ситуациях в связи с загрязнениями, причем за такое содействие предусмотрена денежная компенсация.

Конвенция предусматривает, что ИМО будет играть важную координирующую роль в ее осуществлении.

Ответственность и компенсация

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969

Принятие: 29 ноября 1969 года

Вступление в силу: 19 июня 1975 года

Другой важный правовой вопрос, вставший со всей остротой в связи с аварией судна «Торрей Каньон», касался основания и меры ответственности владельца судна или груза за ущерб, понесенный государством или другими лицами в результате морской аварии, ведущей к загрязнению нефтью.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью имеет своей целью гарантировать, что лица, понесшие убытки в результате нефтяного загрязнения, вызванного аварией перевозящего нефть судна, получат адекватную денежную компенсацию.

Конвенция возлагает всю ответственность за такой ущерб на владельца судна, с которого произошла утечка или слив нефти.

Не считая ряда конкретных исключений, данная ответственность является объективной; доказывание того, что каждый конкретный случай подпадает под одно из исключений, является обязанностью владельца. Однако за исключением тех случаев, когда владелец действительно виноват в имевшем место загрязнении, он может свести свою ответственность в отношении каждого случая к сумме, незначительно превышающей 125 американских долларов за каждую тонну валовой регистровой вместимости судна, при этом максималь-

ная денежная ответственность за каждый случай составляет 14 миллионов американских долларов.*

Конвенция требует, чтобы суда, входящие в сферу ее действия, были застрахованы на сумму, эквивалентную полной ответственности владельца за один случай загрязнения.

Конвенция применима ко всем морским судам, действительно перевозящим нефть в качестве наливного груза, но лишь те суда, которые перевозят более 2000 тонн нефти, обязаны быть застрахованы против убытков в результате загрязнения нефтью.

Это не относится к военным кораблям или другим судам, принадлежащим или управляемым государством и состоящим в момент загрязнения на правительственной некоммерческой службе. Однако Конвенция применима, в той части, которая касается ответственности и юрисдикции, к судам, принадлежащим государству и используемым в коммерческих целях. Единственное исключение в отношении таких судов состоит в том, что от них не требуется наличие страхового полиса. Вместо этого они могут предъявить регистрационное свидетельство, выданное соответствующим государственным органом, в котором говорится, что обязательства судна по дан-

* В качестве счетной денежной единицы Конвенции 1969 года и 1971 года принимали «Пуанкарэ» или «золотой» франк. В Протоколах 1984 года используются Специальные права заимствования (СПЗ), определенные Международным валютным фондом. В целях удобства, в настоящем обзоре применяются приблизительные долларовые эквиваленты соответствующих сумм в пересчете по курсу на настоящий момент. Естественно, эти цифры будут изменяться в соответствии с флуктуациями обменного курса.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

ной Конвенции обеспечены денежным покрытием.

Протокол 1976 года

Принятие: 9 ноября 1976 года

Вступление в силу: 8 апреля 1981 года

Конвенция о гражданской ответственности 1969 года использовала в качестве счетной денежной единицы «Пуанкаре» - единицу, основанную на «официальной» стоимости золота. Однако опыт показал, что конвертирование этого золотого франка в национальные валюты становилось все более трудным делом. В связи с этим, в 1976 году был принят Протокол к Конвенции, предусматривающий новую счетную денежную единицу, основанную на Специальных правах заимствования (СПЗ), как они определены Международным валютным фондом (МВФ). Что касается тех стран, которые не являются членами МВФ и законы которых не допускают использования СПЗ, Протокол предусматривает для них альтернативную денежную единицу, основанную, как и прежде, на золоте.

Протокол 1984 года

Принятие: 25 мая 1984 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания 10 государствами, в том числе 6 государствами, суммарный танкерный флот которых имеет валовую регистровую вместимость не менее 1 000 000 длинных тонн

Положение на настоящий момент: признан 7 государствами

Хотя система компенсации, установленная в соответствии с Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Международной конвенцией о создании Международного фонда для компенсации

ущерба от загрязнения нефтью 1971 года, оказалась очень полезной, к середине 80-х годов стало ясно, что пределы ответственности были слишком низкими для предоставления адекватной компенсации в случае крупного загрязнения.

Протокол к Конвенции о гражданской ответственности устанавливает, что суда с вместимостью до 5000 длинных тонн могут ограничить свою ответственность 3,12 миллионами американских долларов, в то время как для судов с большей вместимостью эта предельная сумма возрастает пропорционально их вместимости, достигая 62 миллионов американских долларов в случае судов с вместимостью 140 000 длинных тонн и выше.

Протокол 1984 года предусматривает новую упрощенную процедуру изменения пределов ответственности, устанавливаемых этим Протоколом.

Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1971

Принятие: 18 декабря 1971 года

Вступление в силу: 16 октября 1978 года

Хотя Конвенция о гражданской ответственности 1969 года ввела в действие эффективный механизм, обеспечивающий выплату компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, она не решила в полной мере те правовые, финансовые и другие вопросы, которые были подняты во время Конференции.

Некоторые государства возражали против установленного режима, так как этот режим был основан на объективной ответственности (независимо от наличия вины)

судовладельца за ущерб, который он не мог предвидеть, и, следовательно, означал существенный отход от традиционного морского права, основанного на ответственности при наличии вины. С другой стороны, некоторые государства считали, что принятые пределы ответственности могут оказаться недостаточными в случаях загрязнения нефтью в результате аварий крупных танкеров. Эти государства настаивали на неограниченной компенсации или очень высоком предельном значении.

В свете всех этих оговорок, Брюссельская конференция 1969 года обсудила компромиссное предложение о создании международного фонда, в который могли бы обращаться все стороны, участвующие в грузовых перевозках, для решения проблем двойкого характера. С одной стороны, фонд мог бы освободить судовладельца от бремени, возложенного на него требованиями новой конвенции, а с другой стороны - предоставить дополнительную компенсацию лицам, пострадавшим от загрязнения, если компенсация в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1969 года оказалась слишком низкой или получить ее так и не удалось.

Конференция рекомендовала ИМО подготовить такую схему. В соответствии с этими рекомендациями, Комитет по правовым вопросам разработал проект статей Конвенции, которая затем была принята на конференции, состоявшейся в Брюсселе. Эта конвенция носит характер дополнения к Конвенции о гражданской ответственности 1969 года.

Конвенция о создании Фонда имеет следующие цели:

1. Предоставить компенсацию за ущерб от загрязнения в той степени, в которой защита интересов потерпевшего от загрязнения, предусмотренная Конвенцией

о гражданской ответственности 1969 года, оказывается недостаточной.

2. Освободить судовладельцев от финансовой ответственности, возлагаемой на них Конвенцией о гражданской ответственности 1969 года. Такое освобождение зависит от выполнения определенных условий, призванных обеспечить соблюдение Конвенции по охране человеческой жизни на море и других конвенций.

3. Обеспечить выполнение других целей Конвенции.

В соответствии с первой из декларированных целей, Фонд обязуется выплачивать компенсацию государствам и лицам, пострадавшим от загрязнения, если они не могут получить компенсацию за нанесенный им ущерб от владельца судна, на котором имела место утечка нефти, или если размер компенсации, выплаченной таким судовладельцем, является недостаточным для покрытия всех понесенных убытков.

В соответствии с Конвенцией о создании Фонда, потерпевшие от загрязнения нефтью имеют право на получение компенсации, превышающей размер ответственности судовладельца. Однако обязательства Фонда ограничиваются такими пределами, при которых общая сумма, выплачиваемая потерпевшему судовладельцем и Фондом, не превышает 30 миллионов американских долларов за каждый случай загрязнения. Следовательно, действительная максимальная ответственность Фонда за каждый случай ограничена 16 миллионами американских долларов.

Однако в случае отсутствия ответственного по закону судовладельца или его неспособности отвечать по своим обязательствам, Фонд будет обязан выплатить полную сумму причитающейся потерпевшему

В. Конвенция международной морской организации (имо)

компенсации. В некоторых обстоятельствах максимальная ответственность Фонда может возрасти до 60 миллионов американских долларов за каждый случай загрязнения.

За несколькими исключениями, Фонд будет обязан выплатить компенсацию потерпевшим от загрязнения нефтью, которые не могут получить адекватную или вообще какую-либо компенсацию от судовладельца в соответствии с Конвенцией 1969 года.

Обязательства Фонда по выплате компенсации ограничены ущербом от загрязнения нефтью, понесенным на территориях, включающих в себя территориальные моря договаривающихся государств. Фонд также обязан выплачивать компенсацию в отношении мер, принимаемых договаривающимся государством за пределами своей территории.

Фонд также может предоставить помочь договаривающимся государствам, которые пострадали от загрязнения нефтью или которым угрожает опасность такого загрязнения, если последние намерены принять меры по борьбе с этим загрязнением. Указанная помощь может принять форму предоставления обученного персонала, материалов, кредитов или другого содействия.

В связи со своей второй главной задачей, Фонд обязуется возмещать судовладельцу или его страхователю часть денежной ответственности судовладельца в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности. Размер этой части эквивалентен 100 американским долларам за каждую тонну нефти или 8,3 миллиона американских долларов, в зависимости от того, какая величина окажется меньше.

Фонд не обязан возмещать убытки судовладельца, если ущерб был нанесен вслед-

ствие его умышленного неправомерного поведения или если авария была вызвана, хотя бы частично, несоблюдением определенных конвенций со стороны судна.

Конвенция содержит положения, определяющие порядок заявления исков, права и обязанности, а также пределы юрисдикции.

Взносы в Фонд должны делаться всеми лицами договаривающихся государств, получающими нефть по морю. Организация Фонда состоит из Ассамблеи государств; Секретариата, во главе которого стоит директор, назначаемый Ассамблей; и Исполнительного комитета.

Протокол 1976 года

Принятие: 19 ноября 1976 года

Вступление в силу: через 90 дней после признания 8 государствами, которые в предыдущем календарном году получили в сумме 750 миллионов тонн нефти

Положение на настоящий момент: признан 19 государствами (на долю которых приходится около 75% общего количества полученной нефти)

В Конвенции о создании Фонда 1971 года использовалась та же счетная денежная единица, что и в Конвенции о гражданской ответственности 1969 года, т.е. «франк Пуанкаре». По аналогичным причинам, Протокол предусматривает использование счетной денежной единицы, основанной на специальных правах займаствования (СПЗ), как они определены Международным валютным фондом (МВФ).

Протокол 1984 года

Принятие: 25 мая 1984 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания не менее, чем 8 государствами, которые в предыдущем календарном

Конвенция международной морской организации (имо) В.

году получили в сумме по меньшей мере 600 миллионов тонн нефти

Положение на настоящий момент: признан двумя государствами

Протокол прежде всего призван повысить пределы ответственности, предусмотренные Конвенцией, и таким образом дать потерпевшим от загрязнения нефтью право на получение большей компенсации.

Максимальный размер основного покрытия (в том числе предусмотренного Конвенцией о гражданской ответственности) будет ограничен суммой в 140 миллионов американских долларов. Но если общее количество нефти, полученное тремя договаривающимися государствами, составляет не менее 600 миллионов тонн, максимальный размер компенсации будет увеличен до 208 миллионов американских долларов.

Протокол также предусматривает новую упрощенную процедуру повышения размеров ответственности.

Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов, 1971

Принятие: 17 декабря 1971 года

Вступление в силу: 15 июля 1975 года

В 1971 году ИМО, во взаимодействии с Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) и Европейским агентством по ядерной энергии Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), созвала Конференцию, на которой была принята Конвенция, регулирующая ответственность за нанесение

ущерба, вызванного морской перевозкой ядерных материалов.

Основной целью данной Конвенции является урегулирование конфликтов и трудностей, возникающих, когда к случаям загрязнения ядерными веществами одновременно применяется несколько морских конвенций, предусматривающих ответственность судовладельца, а также других конвенций, возлагающих ответственность за утечку радиоактивных материалов на операторов ядерных установок, являющихся отправителями или получателями ядерного груза, вызвавшего загрязнение.

Конвенция 1971 года предусматривает, что лицо, которое при любых иных обстоятельствах подлежало бы ответственности за ущерб, причиненный ядерным загрязнением, должно быть освобождено от ответственности, если оператор ядерной установки также подлежит ответственности за такой ущерб в силу Парижской конвенции об ответственности третьей стороны в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, или Венской конвенции о гражданской ответственности за ущерб от ядерного загрязнения от 21 мая 1963 года, или национального закона, который предоставляет сходную защиту лицам, пострадавшим от ядерного загрязнения.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа, 1974

Принятие: 13 декабря 1974 года

Вступление в силу: 28 апреля 1987 года

Конференция, проходившая в 1974 году в Афинах, приняла Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года.

B. Конвенция международной морской организации (имо)

Данная Конвенция призвана соединить и привести в соответствие две Брюссельские конвенции, касающиеся пассажиров и их багажа, принятые в 1961 и 1967 годах.

Конвенция устанавливает режим ответственности за ущерб, причиненный пассажирам, перевозимым морскими судами. Она возлагает на перевозчика ответственность за ущерб или убытки, понесенные пассажиром, если происшествие, ставшее причиной убытков, имело место в ходе перевозки и было вызвано виной или небрежностью перевозчика.

Однако перевозчик может ограничить свою ответственность, если только он не действовал со злым умыслом или по небрежности, отдавая себе отчет в том, что такая небрежность вполне может привести к ущербу. В случае смерти пассажира или полученных им телесных повреждений, предельная величина ответственности устанавливается в размере 55 000 американских долларов для одной перевозки.

Что касается утери или повреждения багажа, предельная величина ответственности перевозчика может варьировать в зависимости от того, какой именно багаж был утерян или поврежден: багаж, хранившийся в каюте, или транспортное средство и/или багаж, хранившийся в нем, или какой-либо иной багаж.

Протокол к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года

Принятие: 19 ноября 1976 года
Вступление в силу: 30 апреля 1989 года

В качестве счетной денежной единицы в Афинской конвенции также использовался «франк Пуанкаре», основанный на «официальной» стоимости золота.

Протокол к Конвенции предусматривал те же самые положения, что и Протоколы к Конвенциям о создании Фонда 1971 года и о гражданской ответственности 1976 года, был соответствующим образом принят в ноябре 1976 года.

Протокол 1990 года

Принятие: 30 марта 1990 года

Вступление в силу: через 90 дней после признания 10 государствами

Положение на настоящий момент: не признан ни одним государством

Главная цель Протокола состоит в повышении размера компенсации, подлежащей выплате в случае смерти или телесного повреждения, до 225 000 американских долларов. Он также устанавливает предельную компенсацию в размере 2322 американских долларов за потерю или повреждение хранившегося в каюте багажа и в размере 12 900 американских долларов за потерю или повреждение транспортного средства.

Протокол предусматривает, что последующие изменения предельных размеров компенсации будут вноситься на основе процедуры «молчаливого признания».

Конвенция об ограничении ответственности по морским искам, 1976

Принятие: 19 ноября 1976 года
Вступление в силу: 1 декабря 1986 года

Данная Конвенция заменяет собой Международную конвенцию об ограничении ответственности владельцев морских су-

дов, подписанную в 1957 году в Брюсселе. Она вступила в силу в 1968 году.

В соответствии с Конвенцией, предельный размер ответственности по обеспеченным искам значительно повысился, в некоторых случаях - на 250-300%. Предельный размер ответственности особо оговорен для исков двух типов: исков в случае гибели или телесного повреждения и имущественных исков (таких, как иски о возмещении убытков, причиненных другим судам, имуществу или портовым сооружениям).

В отношении личных исков, ответственность для судов с вместимостью не более 500 тонн ограничивается 330 000 счетных денежных единиц (400 000 американских долларов). Для судов с большей вместимостью при расчете величины иска будут использоваться следующие дополнительные суммы:

- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 501 до 3000 тонн - 600 американских долларов (приблизительно)
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 3001 до 30 000 тонн - 400 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 30 001 до 70 000 тонн - 300 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью выше 70 000 тонн - 200 американских долларов

Для других исков предельная ответственность устанавливается в размере 200 000 американских долларов в случае судов, вместимость которых не превышает 500 тонн. В случае судов с большей вместимостью дополнительные суммы таковы:

- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 501 до 30 000 тонн - 200 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью от 30 001 тонн до 70 000 тонн - 150 американских долларов
- На каждую тонну в случае судов с вместимостью выше 70 000 тонн - 100 американских долларов

Предельные размеры ответственности в Конвенции выражаются в счетных денежных единицах. По своей величине эти единицы эквивалентны специальным правам заимствования (СПЗ), как они определены Международным валютным фондом (МВФ), хотя государства, которые не являются членами МВФ или законы которых не допускают использования СПЗ, могут продолжать пользоваться старым золотым франком (который в Конвенции упоминается как «денежная единица»).

Конвенция предусматривает практически нерушимую систему ограничения ответственности. Она гласит, что лицо не может ограничить свою ответственность, только «если доказано, что причиной убытков явились его личные действия или бездействие, совершенные с намерением нанести эти убытки, или небрежность, допущенная с полным осознанием того, что она вполне может привести к убыткам».

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Другие вопросы

Конвенция по облегчению международного морского движения, 1965

Принятие: 9 апреля 1965 года
Вступление в силу: 5 марта 1967 года

С начала нынешнего столетия требования статистиков, развитие судоходства и усложнение связанных с ним процедур вели к возникновению все новых и новых органов, занимающихся вопросами захода судов в порт.

В последние десятилетия отсутствие стандартизованных процедур ведения документации создают все большие сложности и препоны в работе как самих моряков, так и береговых властей, что ведет к значительным задержкам в выполнении всех требуемых формальностей. По этой причине ИМО вскоре после своего создания приступила к проработке указанных проблем, результатом чего стало принятие в 1965 году Конвенции об облегчении международного морского движения.

Главные задачи Конвенции состоят в том, чтобы предотвратить ненужные задержки в международном морском движении, поощрять сотрудничество между правительствами и максимально унифицировать формальности и другие процедуры, связанные с морским движением.

Приложение к Конвенции содержит положения, касающиеся прибытия, пребывания и выхода судов и их экипажей из порта, санитарно-карантинных мероприятий и санитарных мер в отношении распространений и животных.

Эти положения подразделяются на Обязательные нормы и Рекомендуемые меры. В

Приложении также приводится перечень документов, которые правительствам следует требовать от судов и их экипажей.

Поправки 1973 года
Принятие: ноябрь 1973 года
Вступление в силу: 2 июня 1984 года

Поправки к Приложению были приняты в 1969 и 1977 годах и вступили в силу в 1977 и 1984 годах, соответственно. Однако внесение существенных изменений и дополнений в Конвенцию оказалось практически невозможным по причине обременительной процедуры внесения поправок, которая требовала их однозначного признания более чем 50% договаривающихся государств. Поправки 1973 года ввели процедуру «молчаливого признания», включенную во многие другие конвенции ИМО.

Поправки 1986 года
Принятие: 7 марта 1986 года
Вступление в силу: 1 октября 1986 года

Новая процедура «молчаливого признания» позволила своевременно обновлять Конвенцию, и поправки, принятые в соответствии с этой процедурой в 1986 году, были прежде всего нацелены на сокращение бюрократической волокиты, в частности на использование методов автоматической обработки данных при ведении документации по судоходству.

Поправки 1987 года
Принятие: сентябрь 1987 года
Вступление в силу: 1 января 1989 года

Данные поправки упрощают требуемую от судов документацию, в том числе списки

экипажей, а также облегчают передвижение судов, следующих для оказания помощи попавшим в аварию судам или со сходными целями.

Поправки 1990 года (май)

Принятие: май 1990 года

Вступление в силу: 1 сентября 1991 года

Данные поправки пересматривают некоторые Рекомендуемые меры и дополняют их новыми, касающимися торговли наркотиками, а также положения стариков и инвалидов. Они призывают к созданию национальных Комитетов содействия мореплаванию, а также затрагивают проблему безбилетных пассажиров и мероприятия по организации потоков движения судов.

Международная конвенция по обмеру вместимости кораблей, 1969

Принятие: 23 июня 1969 года

Вступление в силу: 18 июля 1982 года

Данная Конвенция, принятая ИМО в 1969 году, является первой удачной попыткой введения универсальной системы обмера вместимости.

До принятия этой Конвенции использовались самые разные системы расчета вместимости торговых судов. Хотя все они основывались на методике, разработанной в 1854 году Джорджем Мурсом из Британской торговой комиссии, различия между ними оставались довольно существенными. Ввиду этого, потребность в единой международной системе с годами становилась все более очевидной.

Конвенция по обмеру вместимости 1969 года предусматривает два вида вместимости: валовую регистровую вместимость и чистую регистровую вместимость, которые рассчитываются независимо друг от друга. Валовая регистровая вместимость представляет собой функцию теоретического объема всех закрытых помещений на судне. Чистая регистровая вместимость рассчитывается по формуле, которая является функцией суммарного теоретического объема всех грузовых помещений на судне. Чистая вместимость не должна составлять менее 30% от валовой вместимости. Ождалось, что вступление в силу Конвенции приведет к постепенному исчезновению навесно-палубных судов. Существует только одна чистая регистровая вместимость, и изменять ее разрешается всего лишь один раз в год. Это требование относится к новым судам с момента вступления в силу Конвенции. Под новыми судами понимаются такие суда, у которых были заложены кили или которые находились на сходной стадии строительства в момент или после вступления в силу Конвенции.

Существующим судам, если они не были перестроены, Конвенция разрешила сохранять свою вместимость без изменения в течение 12 лет после ее вступления в силу. Это сделано с целью предоставить судам разумные гарантии в интересах экономического процветания судоходства. С другой стороны, для судна может быть установлена иная, вместимость по желанию судовладельца.

Разработчики Конвенции старались в максимально возможной степени обеспечить, чтобы валовая и чистая регистровые вместимости, рассчитываемые по новой методике, не отличались слишком сильно от их значений, рассчитанных по существующим методам.

B. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности мореплавания, 1988

Принятие: 10 марта 1988 года
Вступление в силу: 1 марта 1992 года

Главная цель Конвенции состоит в том, чтобы обеспечить принятие необходимых мер по борьбе с лицами, совершающими незаконные акты против судов. Такие акты включают в себя захват судна с применением силы, акты насилия против лиц на борту судна и установка на борту судна устройств, которые могут его привести к его повреждению или уничтожению.

Конвенция обязывает договаривающиеся правительства либо выдавать предполагаемых преступников, либо преследовать их в судебном порядке.

Протокол по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988

Принятие: 10 марта 1988 года
Вступление в силу: 1 марта 1992 года

Протокол распространяет требования Конвенции на стационарные платформы, такие как платформы, построенные для разработки нефти и газа на континентальном шельфе.

Международная конвенция о спасании на море, 1989

Принятие: 28 апреля 1989 года

Вступление в силу: через один год после признания 15 государствами

Положение на настоящий момент: признана 2 государствами

Данная конвенция призвана заменить собой документ, принятый в 1910 году в Брюсселе. Она вобрала в себя принцип «без спасения нет вознаграждения», который существует уже в течение многих лет и в наши дни является основой большинства операций по спасанию на море.

Однако этот принцип не принимает в учет компенсацию. Новая Конвенция призвана устранить этот недостаток, предусматривая «специальную компенсацию», которая должна быть выплачена спасателям в случае угрозы для окружающей среды.

Такая компенсация будет состоять из издержек спасателя плюс 30% от этой суммы, если ущерб, нанесенный окружающей среде, удалось минимизировать или предотвратить. Но в некоторых обстоятельствах эта добавка может быть увеличена до 100%.