

## **ИМО АКТИВИЗИРУЕТ КАМПАНИЮ ПО УСТРАНЕНИЮ «НЕДОСТАТКОВ В СОБЛЮДЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ» ГОСУДАРСТВАМИ ФЛАГА**

Различия между политикой и практикой соблюдения международных норм судоходства торговым флотом – особенно так называемым «теневым флотом» танкеров, нарушающих санкции США, – регулярно попадают в заголовки мировых новостей и порой становятся предметом серьезных споров на высоком международном уровне. Случаев с танкерами, да и не только с ними, имеющими фиктивную регистрацию или сменившими название и флаг на основании изменения своей регистрации даже во время рейса уже немало.

Опытные обозреватели международного торгового судоходства отмечают, что участвовавшие нарушения законных норм, связанных с регистрацией судов, их флагов и требований навигации, а также само существование «теневого флота» имеют две первопричины. Во-первых, незаконные санкционные ограничения со стороны США в отношении нефти и нефтепродуктов из России, Венесуэлы и Ирана и их законопослушных морских перевозчиков – в нарушение Конвенции по морскому праву – вынуждают последних использовать «обходные пути». Во-вторых, некоторые государства и компании стремятся воспользоваться конъюнктурой дешевой нефти (ниже \$ 60 за баррель по указке США) и её доставкой куда угодно и потому, вероятно, допускают некоторые нарушения с регистрацией судов, занимаются перевалкой нефти и других грузов с борта на борт в открытом море, используют устаревшие танкеры. Этому, конечно, способствует недостаточно развитая система соблюдения международных норм в некоторых странах.

### **Участие Международной морской организации в наведении порядка**

В общем и целом Международная морская организация (ИМО) осознает, что легитимность ее международных правил во многом зависит от их соблюдения. ИМО не обладает ни законодательными полномочиями по непосредственному обеспечению соблюдения нормативных актов, ни ресурсами для этого, и ей приходится полагаться на власти государства флага и государства порта в выполнении своего единственного в своем роде глобального мандата: устанавливать минимальные требования к безопасности и экологическим показателям для всей отрасли.

Сейчас ИМО сообщила, что активизирует кампанию, направленную на то, чтобы как можно больше государств-членов наладили у себя соблюдение требований соответствия международным нормам судоходства. [Для этого] «ИМО будет использовать поддерживающий подход для поощрения более строгого соблюдения международных требований властями государства флага и государства порта к судоходным кампаниям и морским судам», – сообщает в своей публикации от 12 февраля с.г. морской интернет-портал Maritime Executive («Мэрпайм Экзекьютив»). И далее: «ИМО не может наказывать свои государства-члены за



плохое соблюдение правил, но она может консультировать агентства государств-членов о том, как выполнять эту работу, и оценивать их эффективность с помощью системы аудита». В своем заявлении 11 февраля с.г. ИМО констатировала, что проверки, проведенные в рамках Системы аудита государств - членов ИМО (IMSAS), выявили пробелы в национальном законодательстве и его применении в некоторых странах. «Эти пробелы ослабляют регулирование и увеличивают риск несоблюдения требований и небезопасного судоходства», – подчеркивается в заявлении.

В течение следующих двух лет ИМО планирует сосредоточиться на обеспечении соблюдения государствами-членами этих правил. Это начинается с наращивания потенциала и технического сотрудничества, с использованием существующих офисов ИМО для работы со странами, нуждающимися в помощи в реализации конвенций. В первую очередь внимание будет уделено малым островным развивающимся государствам и наименее развитым странам – юрисдикциям, где могут быть наименее добросовестные открытые регистры судоходства. (Речь идет не только о недостатках, ИМО планирует также освещать достижения.) Система аудита государств-членов ИМО будет использоваться для оценки состояния и стимулирования улучшений.

ИМО планирует принять меры по борьбе с мошеннической регистрацией судов, то есть с практикой, когда судно заявляет об использовании флага без разрешения – зачастую флага страны, не имеющей регистра судоходства.

«Чтобы сделать морскую отрасль по-настоящему устойчивой, мы должны обеспечить соблюдение этих высоких стандартов в каждом порту и на каждой палубе – не выборочно, не неравномерно, а глобально. ИМО стремится обеспечить этот переход посредством технического сотрудничества и прямой поддержки», – говорится в заявлении генерального секретаря ИМО Арсенио Домингеса.

ИМО объявила, что посвящает этой кампании два следующих Всемирных дня моря, и в дальнейшем она будет освещать усилия по устранению пробелов в правоприменительной практике всеми возможными способами.

\* \* \*

Что ж, с ближайшими планами ИМО в этом отношении понятно. Однако главную первопричину затрагиваемой проблемы – противоречие санкционных ограничений, навязанных Соединенными Штатами всему мировому судоходству, и законных положений Конвенции ООН по морскому праву – Международная морская организация не упоминает.

Позиция России по этой проблеме представлена в циркулярном письме ИМО 4973 от 05.02.2025 всем государствам-членам Организации. В нем, по представлению Правительства Российской Федерации, сказано: «Вопросы санкций являются глубинной причиной текущих угроз безопасности на море и морской среде, а также подрыву международного судоходства и национальной промышленности. [Мы] исходим из того, что отмена санкций отвечает интересам



всех государств и проложит путь к принятию четких решений по таким действительно актуальным для ИМО вопросам, как субстандартное судоходство и фиктивные реестры судов».

---

**Использованные источники:**

- \* Публикация «ИМО активизирует кампанию по устранению пробелов» на интернет-портале Maritime Executive; <https://maritime-executive.com/article/imo-ramps-up-campaign-to-close-flag-state-enforcement-gap>
- \* Публикация «США захватили танкер теневого флота» на интернет-портале Gcaptain; <https://gcaptain.com/u-s-seizes-shadow-fleet-tanker-aquila-ii-in-indian-ocean-after-10000-mile-pursuit/>