

К ВОПРОСУ О ЧЛЕНСТВЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Антон Кипеть

Необходимость создания торгового флота в Республике Беларусь вызвана, прежде всего, экономическими обстоятельствами. Ежегодно около 20 млн т белорусских внешнеторговых грузов нуждаются в морской перевалке и транспортировке. К их числу относятся такие стратегические экспортные грузы, как нефтепродукты и калийные удобрения. По информации пресслужбы Министерства транспорта и коммуникаций, для обслуживания существующего годового грузопотока Республике Беларусь требуется 18 балкеров и 20 танкеров [25]. В связи с этим подготовлен ряд инвестиционных проектов по приобретению морских судов (дедвейтом от 3 до 50 тыс. т) и созданию совместной с иностранными инвесторами судоходной компании (морского оператора) для выполнения морских перевозок внешнеторговых грузов [10]. Как ни парадоксально, но мировой финансовый кризис создал наиболее благоприятные условия для реализации подобных проектов. Согласно данным Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), стоимость морских судов снизилась в 2009 г. на 15–20 % для танкеров и на 60–70 % для сухогрузных судов [42, р. 69–70].

Республика Беларусь предпринимает конкретные шаги по созданию торгового флота и изменению экономических условий своего экспорта. Так, например, постановлением Совета Министров № 407 в 2003 г. принята Программа развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 г. [22], вступил в силу Указ Президента Республики Беларусь от 19 марта 2007 г. № 129, направленный на стимулирование экспортных поставок [21], принят Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь [12]. Добавим, что в октябре 2009 г. Министерство транспорта и коммуникаций внесло на рассмотрение в правительство проект указа Президента Республики Беларусь по созданию морского торгового флота и национального морского перевозчика [24], что позволяет говорить о начале формирования национальной правовой базы в сфере морского транспорта.

По нашему мнению, наряду с этим заслуживает внимания и международно-правовой аспект создания торгового флота в Республике

Беларусь. Основным документом, регулирующим использование ресурсов Мирового океана, является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [14, с. 179–370]. Ее не случайно называют «Конституцией морей» [6, с. 17]. Отметим, что Республика Беларусь ратифицировала указанную Конвенцию в 2006 г. [23]. Это, безусловно, способствовало повышению ее авторитета как субъекта международного морского права. В отношении внутриконтинентальных государств Конвенция, например, предусматривает ряд таких прав, как: право на доступ к морю и от него и на свободу транзита; право на свободу открытого моря, а также право на доступ к ресурсам международного района морского дна. Однако кроме прав Конвенция предусматривает ряд обязанностей для государств-участников и судов под их флагом. Например, по «соблюдению общепринятых международных правил, процедур и практики, касающейся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения в море», а также по «осуществлению юрисдикции и контроля над судном, его капитаном и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов» [14, с. 218–219]. Статья 192 Конвенции устанавливает общее обязательство для государств по защите и сохранению морской среды [14, с. 264], которое реализуется посредством обеспечения соблюдения судами, плавающими под их флагом или зарегистрированными в них, применимых международных норм и стандартов. Разработку обозначенных требований Конвенция возлагает на «компетентную международную организацию». Представляется, что такой организацией по смыслу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. является Международная морская организация (ИМО). В подтверждение этого тезиса Г. Г. Иванов, в частности, отмечает, что «в ходе переговоров на III Конференции ООН по морскому праву ясно понималось, что в тех местах проекта, когда "компетентная международная Организация" упоминалась в единственном числе, такой компетентной Организацией является ИМО» [8, с. 16]. Таким образом, в десятках статей Конвенции по морскому праву ИМО признается единственной межправительственной организацией, нормы и предписания которой

международное морское право

международное право

Автор:

Кипеть Антон Иванович — аспирант кафедры международного права факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Рецензенты:

Попков Андрей Николаевич — кандидат юридических наук, заместитель начальника главного управления — начальник управления международных договоров главного договорно-правового управления Министерства иностранных дел Республики Беларусь
Синьков Борис Борисович — кандидат юридических наук, заведующий кафедрой частного права Международного института трудовых и социальных отношений

призваны существенным образом регулировать порядок и условия использования морской среды. Соблюдение этих условий является обязательным для всех государств.

В свете вышесказанного считаем актуальным рассмотрение вопроса о целесообразности вступления Республики Беларусь в ИМО. Целью данной статьи является определение оснований, условий и возможных преимуществ членства Республики Беларусь в этой организации. Отметим, что подобная проблематика еще не рассматривалась в отечественной литературе. Единственной белорусской работой в области морского права является монография М. И. Савченко [26], однако в ней не затрагиваются вопросы членства Республики Беларусь в международных морских организациях и не анализируются уставные документы таких организаций.

Вопросам истории создания, основным целям и функциям ИМО посвящены работы российских (советских) авторов: К. А. Бекашева [2; 3], В. В. Серебрякова [4], Г. Г. Иванова [8; 9]. Нормотворческая функция ИМО довольно подробно анализируется в исследовании Е. Б. Ганюшкиной [7]. Основные характеристики и классификация международных морских организаций освещаются в работах Ю. Г. Барсегова [1], М. И. Лазарева [16]. Вопросы правосубъектности международных морских организаций затрагиваются в монографии С. В. Молодцова [20].

Международные межправительственные организации являются активными участниками правоотношений в области использования Мирового океана. Многие вопросы международного торгового мореплавания решаются при их непосредственном участии. Идея создания международной организации по вопросам морского судоходства была выдвинута еще в конце XIX в. В международном плане вопрос обсуждался на конференциях в Вашингтоне в 1889 г. и в Санкт-Петербурге в 1912 г. [2, с. 4]. Эти попытки не увенчались успехом, поскольку многие государства не считали целесообразным создание такой организации. Несмотря на это, определенный прогресс в деле создания неправительственных морских организаций был достигнут. В 1897 г. был учрежден Международный морской комитет (ММК) [9, с. 39], основной задачей которого являлась унификация морского права, а в 1905 г. создана Балтийская и международная морская конференция (БИМКО) [1, с. 17], призванная рассматривать все вопросы, затрагивающие морское судоходство. Однако необходимость создания именно межправительственной морской организации оставалась.

После Второй мировой войны этой проблемой стала заниматься ООН. Так, на своей четвертой сессии 28 марта 1947 г. Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС) ООН принял резолюцию 35(IV) «Транспорт и связь», часть которой получила название «Проектируемое создание Межправительственной организации

по мореходству». В ней генеральному секретарю ООН поручалось «созвать конференцию заинтересованных государств с целью рассмотрения вопроса о создании межправительственной организации по мореходству», а также «пригласить для участия в конференции всех членов Объединенных Наций и правительства следующих стран: Австрии, Албании, Болгарии, Венгрии, Италии, Йемена, Португалии, Румынии, Трансиордании, Финляндии, Швейцарии и Эйре» [27].

Конференция проходила в Женеве с 19 февраля по 6 марта 1948 г. Следует отметить, что делегация СССР (и, соответственно, делегация БССР) не участвовала в работе конференции, которая приняла и открыла для подписания Конвенцию о Межправительственной морской консультативной организации (до 22 мая 1982 г. ИМО носила название ИМКО [1, с. 137]). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 г. [19, с. 595], завершив процесс создания этой организации. Стоит отметить, что последовавшее изменение названия ИМО, как утверждает Г. Г. Иванов, «было не просто "косметическое" — оно вытекало из повышения роли Организации в разработке и имплементации норм международного морского права» [8, с. 10]. Принимая во внимание и иные обстоятельства, в 1975 г. было предложено изменить наименование Организации, что и было одобрено на 9-й сессии Ассамблеи ИМО резолюцией А.358(IX) от 14 ноября 1975 г. [30]. Как уже отмечалось, соответствующие поправки вступили в силу 22 мая 1982 г.

Конкретные цели Организации определены в статье 1 Конвенции о ИМО 1948 г. К ним Конвенция относит «обеспечение механизма сотрудничества правительств в области правительственного регулирования и практики в технических вопросах любого рода, затрагивающих международное торговое судоходство; поощрение и содействие всеобщему принятию практически возможных максимальных норм в отношении безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения загрязнения, а также рассмотрение административных и правовых вопросов» [19, с. 595]. Кроме того, целью Организации является обеспечение обмена информацией между правительствами по вопросам, находящимся на ее рассмотрении.

Высшим органом ИМО является Ассамблея, состоящая из всех членов организации. Исполнительным органом является Совет, в который входят государства, избираемые Ассамблеей. Всю необходимую для деятельности ИМО документацию ведет Секретариат, который возглавляет генеральный секретарь ИМО, избираемый Советом. Помимо обозначенных выше основных органов в структуре Организации существует ряд комитетов, таких как: Комитет по безопасности на море, Комитет по защите морской среды, Юридический комитет, Комитет по техническому сотрудничеству, Комитет по упрощению формальностей [2, с. 10–13]. Организация осуществляет деятельность по следующим

направлениям: безопасность на море, предотвращение загрязнения, упрощение формальностей, оказание технической помощи. В соответствии с этими направлениями можно разделить все соглашения, конвенции, кодексы, руководства и рекомендации, разработанные ИМО.

Многие из конвенций кроме установления определенных стандартов судоходства предусматривают наличие на борту каждого торгового судна определенных документов. К ним, например, относятся:

— общая декларация (п. 2.2 приложения к Конвенции об облегчении международного морского судоходства 1965 г.) [15];

— свидетельство о грузовой марке (ст. 16 Международной конвенции по грузовой марке 1966 г.) [34];

— международное мерительное свидетельство (ст. 7 Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.) [36];

— свидетельства о безопасности по конструкции, оборудованию и радиотелеграфии (п. VII правила 12 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.) [17];

— дипломы капитанов, лиц командного или рядового состава (ст. VI Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.) [35];

— международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (правило 4 приложения 1 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с протоколом 1978 г.) [18].

Кроме обозначенных к различным типам судов конвенции и кодексы ИМО устанавливают требования по получению иных документов, которые необходимо иметь на борту судна. В свою очередь, статья 217 Конвенции ООН по морскому праву устанавливает, что «государства обеспечивают, чтобы суда, плавающие под их флагом или зарегистрированные в них, имели на борту свидетельства, требуемые международными нормами и стандартами и выданные согласно этим нормам и стандартам» [14, с. 273]. Конвенция также предусматривает обеспечение выполнения требований международных норм и стандартов как государствами флага, так и государствами порта и прибрежными государствами (ст.ст. 218–220 Конвенции). На достижение тех же целей направлена и резолюция ИМО А.787 «Процедуры контроля государства порта» [37], с поправками, отраженными в резолюции А.882, содержащей полный перечень свидетельств и документов, подлежащих проверке в ходе инспекции судна властями государства порта [31].

Значение ИМО для разработки международных норм и стандартов в области морского судоходства зачастую подчеркивается в самих конвенциях. А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк, Ю. В. Боброва отмечают, что, согласно положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 г., «ИМО признается единственной междуна-

родной организацией по разработке руководств, критериев и правил для системы судовых сообщений на международном уровне» [13, с. 536]. Кроме того, в силу Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. «ИМО является гарантом действительности дипломов, выдаваемых государством флага судна членам экипажа» [13, с. 536].

Большое значение разрабатываемых ИМО конвенций подтверждается тем, что по приблизительным оценкам их соблюдает до 98 % мирового торгового флота (по водоизмещению) [11, с. 18]. Членами ИМО по состоянию на январь 2010 г. являются 169 государств, 20 из которых — внутриконтинентальные [28]. Республика Беларусь не подписала Конвенции о ИМО 1948 г. и не является членом этой авторитетной международной организации. БССР также никогда не была членом ИМО, хотя ее делегация и подписывала некоторые конвенции (например, Конвенцию по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. [5, с. 496] и Конвенцию о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) 1976 г. [5, с. 86]). Кроме того, БССР как член ООН участвовала в отдельных конференциях в Международной морской консультативной организации (ИМКО) [5, с. 9].

Спустя некоторое время после подписания «Беловежских соглашений», а точнее 26 декабря 1991 г., генеральным секретарю ИМО была вручена нота Министерства иностранных дел Российской Федерации, в которой он информировался о том, что «членство СССР в Международной морской организации, ее органах, а также во всех конвенциях, соглашениях и других международных юридических инструментах, заключенных в рамках и под эгидой ИМО, продолжается Российской Федерацией» [8, с. 19]. Другие бывшие советские республики — независимые государства становились членами ИМО на предусмотренных Конвенцией о ИМО условиях. Отметим, что для государств — членов ООН Конвенцией установлен упрощенный порядок вступления в ИМО. В частности, статья 71 предусматривает информирование или вручение генеральному секретарю ООН документа о принятии этими государствами на себя обязательств, вытекающих из Конвенции. Для государств, которые не являются членами ООН, процедура вступления предусмотрена в статье 7 Конвенции и предполагает «обращение с просьбой через генерального секретаря Организации о принятии в члены» [19, с. 597]. Просьба должна быть одобрена 2/3 членов Организации. Обязательным условием также является принятие Конвенции о ИМО 1948 г.

Представляется немаловажным рассмотрение и финансовой стороны членства в ИМО. Например, часть XII Конвенции 1948 г. называется «Финансы» и предусматривает, что «каждый член Организации оплачивает содержание, транспортные и другие расходы своей делегации, участвующей в

заседаниях, которые проводит Организация» [19, с. 605]. Ассамблея распределяет расходы между членами ИМО в соответствии со шкалой, которая устанавливается ею после предложений Совета по этому вопросу. В случае неуплаты установленных взносов член Организации лишается права голоса во всех ее органах. Кроме членских взносов бюджет Организации состоит из добровольных пожертвований и выручки от продажи изданий. Членский взнос состоит из двух частей: основного и дополнительного. Основной взнос, согласно резолюции ИМО А.76(IV) [32], принятой 24 сентября 1965 г., определяется в зависимости от процентной доли данного государства в бюджете ООН. Дополнительный взнос определяется суммарной валовой вместимостью морских судов, плавающих под флагом государства. При этом учитываются суда валовой вместимостью 1000 т и более.

Полагаем, что целесообразность членства в ИМО продиктована возможностью получения информационно-технической помощи государствами — членами этой организации, включающей консультации по поводу организации морского хозяйства и имплементации морских конвенций. В резолюции ИМО А.873, например, подчеркивается «важное значение технического сотрудничества как части работы Организации по ратификации и имплементации международных конвенций ИМО» [41]. Членство в ИМО позволяет бесплатно получать все публикации и другие материалы, издаваемые Организацией. Кроме этого, ИМО осуществляет различные проекты по оказанию помощи странам в подготовке специалистов для обслуживания морских перевозок, помощь в разработке законодательства о морском транспорте, организации службы по регистрации судов. Приоритетами

программы технического сотрудничества ИМО являются: «защита и пропаганда международных морских правил и стандартов; укрепление институционального потенциала государств, предусматривающее создание государственных органов, способных к осуществлению эффективной юрисдикции, а также развитие кадровых ресурсов» [33].

Значительны усилия ИМО по подготовке специалистов в различных сферах морского судоходства и права. Например, Соглашением между правительством Швеции и ИМО в 1983 г. был учрежден Всемирный морской университет в Мальме (Швеция) [29]. Кроме этого, в настоящее время под эгидой ИМО действуют Международная морская академия в Триесте (Италия) и Международный институт морского права (Мальта). Соответствующие резолюции ИМО направлены на оказание финансовой и иной поддержки этим учебным заведениям [38—40] и предполагают возможность подготовки кадров для государств — членов ИМО.

Исходя из вышесказанного считаем перспективным вступление Республики Беларусь в ИМО. В случае реального создания в Республике Беларусь торгового флота, членство в ИМО станет необходимым условием эффективной его эксплуатации и соблюдения общепризнанных норм международного морского права. Их имплементация Республикой Беларусь, создание соответствующих кадровых, административных и правовых условий функционирования торгового флота возможны лишь в тесном сотрудничестве с ИМО. Процедура вступления для Республики Беларусь предполагает присоединение к Конвенции о ИМО 1948 г. посредством направления генеральному секретарю ООН соответствующих документов.

Литература

1. Барсегов, Ю. Г. Словарь международного морского права / Ю. Г. Барсегов. М.: Междунар. отношения, 1985.
2. Бекашев, К. А. Международная морская организация: конвенции, кодексы и резолюции, принятые по вопросам безопасности мореплавания и ведения промысла. Ч. 1 (гл. I—VII) / К. А. Бекашев, В. Н. Клетной. М.: ЦНИИТЭРХ, 1988.
3. Бекашев, К. А. Международная морская организация: конвенции, кодексы и резолюции, принятые по вопросам безопасности мореплавания и ведения промысла. Ч. 2 (гл. VIII—XI) / К. А. Бекашев, В. Н. Клетной. М.: ЦНИИТЭРХ, 1988.
4. Бекашев, К. А. Международные морские организации / К. А. Бекашев, В. В. Серебряков. Л.: Гидрометеониздат, 1979.
5. Белорусская ССР в международных отношениях: многосторон. междунар. договоры, конвенции и соглашения БССР (1960—1980) / Мин-во иностранных дел БССР. Минск: Беларусь, 1983.
6. Выводы и рекомендации XIV Международной конференции «Мир на морях» // Конвенция ООН по морскому праву и международное судоходство: сб. науч. тр. / под ред. А. Л. Колодкина. М.: Транспорт, 1986.
7. Ганюшкина, Е. Б. Нормотворческая функция международной морской организации (ИМО): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Е. Б. Ганюшкина; Ин-т государства и права Акад. наук СССР. М., 1988.
8. Иванов, Г. Г. Международная морская организация / Г. Г. Иванов. М.: Транспорт, 1994.
9. Иванов, Г. Г. Международное частное морское право / Г. Г. Иванов. Л.: Судостроение, 1984.
10. Инвестиционные проекты — Приватизация и акционирование [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Режим доступа: <http://mintrans.by/rus/invest_proekt/>. Дата доступа: 08.11.2009.
11. Киселёв, В. А. «Общепринятые» международные нормы и стандарты в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года / В. А. Киселёв // Морское право и международное сотрудничество: сб. науч. тр. / под ред. А. Л. Колодкина. М.: Мортехинформреклама, 1990.
12. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15 ноября 1999 г.: принят Палатой представителей 13 окт. 1999 г.; одобр. Советом Респ. 28 окт. 1999 г.: текст Кодекса по состоянию на 1 марта 2010 г. [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2010.
13. Колодкин, А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк, Ю. В. Боброва. М.: Статут, 2007.

14. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. Режим доступа: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201833/volume-1834-A-31363-Russian.pdf>>. Дата доступа: 08.01.2010.
15. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. с поправками 2005 г. [Электронный ресурс] // International Maritime Organization. Режим доступа: <http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D16072/RussianFinal.pdf>. Дата доступа: 08.01.2010.
16. Лазарев, М. И. Современное международное морское право / М. И. Лазарев. М.: Наука, 1984.
17. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. Режим доступа: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1185-A-18961-Other.pdf>>. Дата доступа: 13.01.2010.
18. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (с протоколом 1978 г.) [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. Режим доступа: <http://www.un.org/russian/documen/convents/pollution_from_ships.pdf>. Дата доступа: 08.01.2010.
19. Международное право: сб. междунар. док. М.: Юрид. лит., 2000.
20. Молодцов, С. В. Международное морское право / С. В. Молодцов. М.: Междунар. отношения, 1987.
21. О некоторых мерах по развитию международных перевозок: Указ Президента Респ. Беларусь от 19 марта 2007 г. № 129 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2010.
22. О Программе развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 года: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 26 марта 2003 г. № 407 [Электронный ресурс] // Там же.
23. О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и присоединении к Соглашению об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года: Закон Республики Беларусь, 19 июля 2006 г., № 154-З [Электронный ресурс] // Там же.
24. Орешко, А. Минтранс внес в правительство проект указа по созданию морского торгового флота / А. Орешко [Электронный ресурс] // TUT.BY: белорусский портал. Режим доступа: <<http://news.tut.by/economics/art150508.html>>. Дата доступа: 21.10.2009.
25. Перспективы и реалии создания белорусского морского торгового флота [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Режим доступа: <http://mintrans.by/rus/news/~group__m18=5~page__m18=23~news__m18=200>. Дата доступа: 08.11.2009.
26. Савченко, М. И. Морские права Беларуси / М. И. Савченко. Минск: Тесей, 2003.
27. Транспорт и связь: док. ООН резолюция E/35 (IV), 28 марта 1947 г. [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. Режим доступа: <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/056/31/IMG/NR005631.pdf?OpenElement>>. Дата доступа: 14.12.2009.
28. Членство в специализированных учреждениях ООН и связанных с ней органах [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. Режим доступа: <http://www.un.org/russian/online/search/searchres_sp_ag11.asp?sp_org=+36%2C>. Дата доступа: 08.01.2010.
29. Agreement regarding the World Maritime University. Signed at London on 9 Febr. 1983 [Electronic resource] // United Nations Treaty Collection. Mode of access: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201409/volume-1409-I-23595-English.pdf>>. Date of access: 18.12.2009.
30. Amendments to the IMCO Convention: IMO Doc. Resolution A.358(IX), 14 Nov. 1975 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22181/A358%28IX%29.pdf>. Date of access: 13.12.2009.
31. Amendments to the Procedures for port State control: IMO Doc. Resolution A.882(21), 25 Nov. 1999 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=9898/882.PDF>. Date of access: 18.12.2009.
32. Apportionment of expenses among Member States: IMO Doc. Resolution A.76 (IV), 24 Sept. 1965 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D24453/A76%28IV%29.pdf>. Date of access: 18.12.2009.
33. IMO and technical co-operation in the 2000s: IMO Doc. Resolution A.901(21), 25 Nov. 1999 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <[http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10722/901\(21\).PDF](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10722/901(21).PDF)>. Date of access: 18.12.2009.
34. International Convention on Load Lines, 1966 (with annexes). Done at London, on 5 Apr. 1966 [Electronic resource] // United Nations Treaty Collection. Mode of access: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20640/volume-640-I-9159-English.pdf>>. Date of access: 18.12.2009.
35. International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978 (with annex). Concluded at London on 7 July 1978 [Electronic resource] // United Nations Treaty Collection. Mode of access: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201361/volume-1361-I-23001-English.pdf>>. Date of access: 18.12.2009.
36. International Convention on tonnage measurement of ships, 1969 (with annexes, official translations of the Convention in the Russian and Spanish languages and Final Act of the Conference). Concluded at London on 23 June 1969 [Electronic resource] // United Nations Treaty Collection. Mode of access: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201291/volume-1291-I-21264-Other.pdf>>. Date of access: 18.12.2009.
37. Procedures for port State control: IMO Doc. Resolution A.787(19), 23 Nov. 1995 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=9813/A%20787.pdf>. Date of access: 18.12.2009.
38. Sustainable financial support for the IMO International Maritime Law Institute: IMO Doc. Resolution A.934(22), 29 Nov. 2001 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <[http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10901/A%20934\(22\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10901/A%20934(22).pdf)>. Date of access: 18.12.2009.
39. Sustainable financial support for the World Maritime University: Doc. IMO Resolution A.933(22), 29 Nov. 2001 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <[http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10900/A%20933\(22\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10900/A%20933(22).pdf)>. Date of access: 18.12.2009.
40. Sustained support for the IMO International Maritime Academy, Trieste: IMO Doc. Resolution A.935(22), 29 Nov. 2001 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <[http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10902/A%20935\(22\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10902/A%20935(22).pdf)>. Date of access: 18.12.2009.
41. Technical co-operation as a means to promote the acceptance and implementation of IMO instruments: IMO Doc. Resolution A.873(20), 27 Nov. 1997 [Electronic resource] // International Maritime Organization. Mode of access: <[http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10578/873\(20\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10578/873(20).pdf)>. Date of access: 18.12.2009.
42. UNCTAD Review of maritime transport 2008. Geneva: UN, 2008.

**«К вопросу о членстве Республики Беларусь в Международной морской организации»
(Антон Кипет)»**

В статье показаны объективные предпосылки вступления Республики Беларусь в ИМО. Раскрыта важная роль этой межправительственной организации в регулировании современного морского судоходства. Автор отмечает, что имплементация некоторых положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. напрямую связана с деятельностью ИМО.

Рассматриваются история создания и структура ИМО. Особое внимание уделяется порядку приема в члены этой организации. Анализируется возможность получения информационно-технической помощи со стороны ИМО для государств-членов.

По мнению автора, в случае реального создания торгового флота членство Республики Беларусь в ИМО станет необходимым условием эффективной эксплуатации морских судов и соблюдения общепризнанных норм международного морского права.

«Towards the Issue of the Republic of Belarus Membership in the International Maritime Organization» (Anton Kipet)

The article considers objective prerequisites for Republic of Belarus to join the IMO. The important role of this intergovernmental organization in regulation of maritime shipping is explored. The author notes, that implementation of some provisions of 1982 UN Convention on the Law of the Sea is closely connected with the IMO activities.

The history of creation and the structure of the IMO are examined. Special attention is paid to the procedure of getting membership in this organization. The article analyses the possibility of informational and technical support for the member-states provided by the IMO.

The author believes that in case of real creation of the merchant maritime fleet, the IMO membership for Republic of Belarus would become a necessary condition for effective exploitation of maritime ships and for observation of universally recognized standards of international maritime law.

Статья поступила в редакцию в феврале 2010 г.