

БИМСО учредила Альянс по утилизации судов

БИМСО учредила Альянс, чтобы ускорить безопасную и экологически обоснованную утилизацию судов. Альянс будет координировать усилия представителей индустрии утилизации судов и судоходной отрасли и способствовать глобальному внедрению Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически обоснованной утилизации судов (далее – Конвенция).

В июне 2025 года она вступит в силу. Это происходит в то время, когда, по оценкам, в ближайшие 10 лет будет переработано более 15 000 судов, и потребность в соответствующих требованиях верфях из основных стран, занимающихся переработкой отходов, таких как Индия, Бангладеш и Пакистан, имеет решающее значение.

Сегодня лишь небольшая часть судовладельцев выбирает добровольную утилизацию в соответствии с требованиями Конвенции. Поэтому крайне важно согласовать мнения представителей различных отраслей. "Участники отрасли, занимающейся переработкой судов, уже пытаются соответствовать стандартам Конвенции в преддверии ее вступления в силу. Чтобы добиться успеха в ответственной и безопасной для людей и окружающей среды переработке судов, необходимо, чтобы все заинтересованные стороны включились в процесс и ускорили его. Альянс по утилизации судов объединит заинтересованные стороны, будет консультировать регулирующие органы и повышать осведомленность общественности", - говорит генеральный секретарь и исполнительный директор БИМСО Дэвид Лосли.

Поэтому важной задачей будет поддержание контактов с Международной морской организацией (ИМО), Секретариатом Базельской конвенции и государствами, являющимися участниками этих организаций, для достижения правовой ясности в отношении взаимодействия между обеими конвенциями.

Это будет включать оценку, рассмотрение любых предложений по будущим поправкам к Конвенции и реагирование на них, а также оказание поддержки в реализации и обеспечении соблюдения требований Базельской конвенции по обращению с отходами, образующимися в процессе утилизации судов.

"Настало время для запуска и реализации такой инициативы, как Альянс по утилизации судов. Нам нужен альянс, который сможет сформулировать и представить точку зрения международной индустрии утилизации судов и связать ее со всеми другими заинтересованными сторонами. Поступая таким образом, мы

твердо верим, что сможем двигаться вперед и способствовать прогрессу", - говорит Никос Микелис, бывший глава IMO по предотвращению загрязнения моря и утилизации судов, Председатель альянса и Управления морской среды.

Членами-учредителями альянса являются BIMCO, Бангладешская ассоциация по разборке судов и переработке отходов (BSBRA), Турецкая ассоциация индустрии утилизации судов (GEMISANDER), GMS – Global Marketing System, компания Guideship, предоставляющая услуги по утилизации судов, Пакистанская ассоциация по разборке судов и переработке отходов (PSBRA), Индийская ассоциация предприятий по переработке судов (SRIA), Международная ассоциация по утилизации судов (ISRA), Wirana и индийская группа по утилизации судов Bansal Group. Участниками могут быть, в частности, представители ассоциаций по утилизации судов, отдельных предприятий по утилизации судов, покупатели за наличные, финансовые учреждения и судовладельцы.

Полный текст Циркуляра доступен по [ссылке](#).

Судоходные организации все больше обеспокоены безопасностью моряков

Председатели крупнейших в мире организаций судоходной отрасли собрались 6 февраля в Афинах, чтобы обсудить такие темы, как сокращение выбросов парниковых газов (ПГ) и влияние геополитики на судоходство. Безусловно, самой важной темой в повестке дня было то, как отрасль и международное сообщество могут помочь ограничить и положить конец росту несправедливого обращения и криминализации своих моряков.

На заседании, проходившем под председательством президента BIMCO Николауса Х. Шуеса, участники круглого стола Международных ассоциаций судоходства, в который входят BIMCO, Международная палата судоходства (ICS), INTERTANKO и INTERCARGO, единогласно согласились с тем, что необходимо повышать осведомленность о безопасности, правах и обращении с моряками за пределами судоходной отрасли.

“В течение 2024 года мы стали свидетелями роста числа похищений и случаев незаконного задержания и тюремного заключения наших моряков. Это вызывает тревогу. Давайте не будем забывать, что моряки обеспечивают перевозку более 80% мировой торговли. Несмотря на трудности, с которыми они сталкиваются, они продолжают работать в соответствии с самыми высокими профессиональными стандартами, и мы будем сообща работать над повышением осведомленности о

моряха, лишенных некоторых фундаментальных прав, которыми пользуются некоторые другие ключевые работники", - отметили председатели круглого стола Николаус Х. Шюес из BIMCO, г-н Джон Ксилас из INTERCARGO, Эмануэле Гримальди из ICS. и Рольф Вестфал-Ларсен-младший из INTERTANKO.

В недавнем отчете Международного морского бюро был сделан вывод о том, что в 2024 году пиратство сократилось, но увеличилось число моряков, взятых в заложники. Согласно отчету, в прошлом году было похищено 126 моряков против 73 в 2023 году и 41 в 2022 году.

Между тем, отсутствуют достоверные данные о криминализации и незаконном задержании и тюремном заключении моряков в случае обнаружения наркотиков на борту судна. Однако недавно зарегистрированные случаи в некоторых частях мира свидетельствуют о том, что невиновных моряков сажают в тюрьму за предполагаемые преступления, связанные с наркотиками, несмотря на отсутствие достаточных доказательств.

Отсутствие надежных данных — это проблема, которую организации - участницы Круглого стола попытаются решить, чтобы получить всестороннее представление о масштабах проблемы.

"Моряки не должны подвергаться риску тюремного заключения, похищений или нападений при выполнении своих основных обязанностей. Две недели назад мы услышали новость о том, что экипаж "Гэлакси Лидер" в составе 25 человек был освобожден после того, как хуситы похитили его под дулом пистолета и продержали в плену более 430 дней. Необоснованное лишение свободы и нападения на ни в чем не повинных моряков — это нападения на отдельных лиц, судоходную отрасль, цепочки поставок и мировую торговлю. Мы продолжим повышать осведомленность о правах наших моряков и обращении с ними", - заявили председатели.

Полный текст Циркуляра доступен по [ссылке](#).

Надлежащее отношение к морякам

Предпосылки

Несправедливое обращение с моряками может принимать различные формы и быть вызвано многими причинами. Инциденты могут быть связаны, например, с загрязнением окружающей среды с судов или контрабандой наркотиков, хотя очень

немногие из этих инцидентов связаны с преднамеренным поведением моряков или их грубой небрежностью. Под эту тему могут подпадать и другие инциденты, такие как отношение должностных лиц государственного портового контроля к экипажам судов, а также оставление моряков без присмотра.

Справедливое обращение с моряками в случае аварии на море рассматривается в руководящих принципах, разработанных Совместной Специальной рабочей группой экспертов Международной морской организации (ИМО)/Международной организации труда (МОТ) в 2006 году. Обязательные положения о справедливом обращении с моряками включены в Кодекс расследования несчастных случаев ИМО 2010 года (CIC), Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC) и Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS).

Несправедливое обращение оказывает неприемлемое воздействие на моряков. Это также негативно сказывается на имидже судоходной отрасли и ее способности привлекать и удерживать квалифицированных моряков.

Отрасль судоходства подвержена сбоям из-за различных действий национальных властей в отношении передвижения людей внутри стран и между ними. Морская торговля зависит не только от способности судов заходить в порты, но и от возможности смены экипажей по истечении срока действия контракта на борту. Члены экипажа также зависят от возможности совершать рейсы между своей родиной и портом, где их судно стоит в доке на момент смены экипажа. Медицинская помощь раненым или больным членам экипажа в портах является еще одним важным требованием для поддержания морских перевозок.

Положительным моментом является то, что в 2024 году ЕС признал моряков необходимыми работниками в результате внесения поправок в Шенгенский пограничный кодекс. Однако такой маркировки недостаточно. Тот же согласованный подход, который применяется к международным автомобильным перевозкам и воздушным перевозкам, должен применяться к морским перевозкам с теми же привилегиями, которые предоставляются морякам, водителям грузовиков и экипажам авиакомпаний. Пандемия COVID-19 продемонстрировала, что едва ли какая-либо страна в мире признает основные гуманитарные требования моряков, необходимые для поддержания мировой торговли в течение длительного периода ограничений.

Заявление о позиции БИМКО

БИМКО поддерживает и ратует за справедливое обращение с моряками во всех отношениях и стремится повышать осведомленность общественности.

BIMCO выступает против режимов ответственности, которые включают презумпцию вины, а не невиновности моряков, и законодательства, которое задним числом объявляет действия незаконными.

Морякам должны быть предоставлены международно признанные привилегии в соответствии с конвенцией, чтобы облегчить беспрепятственное передвижение между их домом и судном. Все государства должны последовать примеру ЕС и предпринять шаги для предоставления морякам статуса ключевых работников.

Коммерческим компаниям необходимо учитывать обязательства по смене экипажа при заключении договоров чартера.

Крайне важно, чтобы государства выполняли свои международные обязательства по ЮНКЛОС, включая статью 230, запрещающую государствам заключать в тюрьму моряков, работающих на борту иностранных судов, за исключением случаев преднамеренного и серьезного загрязнения их территориальных вод.

BIMCO поддерживает соблюдение Конвенции Международной организации труда (МОТ) о труде в морском судоходстве (MLC), которая устанавливает обязательные требования к судовладельцам по обеспечению финансовой безопасности на случай увольнения, а также смерти и длительной нетрудоспособности моряков в результате производственных травм.

Полный текст Циркуляра доступен по [ссылке](#).