



Madame Tohlala/AFP/Getty Images

Кейптаунское соглашение

Семь причин повысить безопасность на рыболовецких судах

Обзор

Незаконный, несообщаемый и нерегулируемый (ННН) промысел угрожает устойчивости рыбных ресурсов во всем мире. Однако это намного больше, чем просто экологическая угроза. Незаконный рыбный промысел в настоящее время широко связан с такими преступлениями, как пиратство, торговля людьми, контрабанда оружия и наркотиков. Международная морская организация (ИМО), Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО) и Международная организация труда (МОТ) признали связь между ННН-промыслом и преступлениями, угрожающими безопасности и благополучию экипажей¹.

Сейчас нагрузка на мировые рыбные ресурсы находится на рекордно высоком уровне. Рыболовецкие флотилии теперь могут преследовать и ловить рыбу почти во всех частях Мирового океана, в результате чего рыбы становится все меньше, так как ее добывают слишком много судов. Истощение запасов приводит к снижению улова и уменьшению прибыли. Чтобы ее повысить, некоторые операторы судов занимаются рыбным промыслом незаконно — без надлежащих лицензий и разрешений или на охраняемых территориях.

Пресечение таких преступных действий особенно осложняется отсутствием требований к идентификации и отслеживанию судов. Постоянные уникальные идентификаторы, такие как номер ИМО, по которым можно получить информацию о происхождении судна, его истории и эксплуатационной пригодности, имеют решающее значение для распознавания судов. Кроме того, без обязательного отчета о местоположении,

например через системы автоматической идентификации или мониторинга судов, власти не могут отличить законно действующих операторов от нарушителей. Сочетание этих факторов позволяет преступникам продолжать свою деятельность с минимальным риском быть пойманными.

Недобросовестные операторы могут экономить на техническом обслуживании, ремонте и оборудовании для обеспечения безопасности, чтобы получать еще больше прибыли в ущерб безопасности и оснащению судов. Помимо этого, экипажи могут работать более длительное время при повышенных нагрузках, что приводит к большому стрессу и усталости, а операторы могут взять на себя больше рисков, таких как промысел в опасных погодных условиях. Все это повышает вероятность травм или даже смерти членов экипажа.

Семь причин решить проблемы безопасности на рыболовных судах

1. Коммерческое рыболовство — один из самых опасных промыслов в мире².

Рыбаки регулярно эксплуатируют опасное оборудование и нередко слишком долго работают во вредных условиях без достаточного отдыха. Показатели травматизма здесь высоки, оценки риска редки, а медицинская помощь часто недоступна.

2. Согласно статистике, число смертельных и несчастных случаев на рыболовецких судах более чем в 10 раз выше по сравнению с торговыми судами³.

По оценкам МОТ, по меньшей мере 24 тысячи человек ежегодно умирают на коммерческих рыболовных судах и еще 24 миллиона получают травмы⁴. Наиболее распространенными причинами смертельных исходов являются потопление, возгорание, крушение, опрокидывание или столкновение судов. В то же время ежегодно сообщается в среднем о 292 погибших или пропавших без вести моряках торгового флота⁵. Однако недостаточность данных не позволяет судить о точности этой статистики. В рыболовном секторе те, кто наиболее уязвим, часто не имеют надлежащих способов сообщить о том, что происходит на их судах, поэтому число зарегистрированных смертельных случаев, по всей вероятности, ниже истинного показателя.

3. Не существует обязательного к исполнению документа, устанавливающего требования к проектированию, строительству и оборудованию коммерческих рыболовных судов, от чего в значительной степени зависит безопасность рыбаков и наблюдателей.

Рассмотрим международный сектор морских перевозок: отрасль, в которой занято два миллиона человек, существенно регулируется такими документами, как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)⁶ — многосторонним договором 1974 года, направленным на то, чтобы подписавшие его государства регистрации соблюдали нормы безопасности.

Для сравнения: по оценкам, промысловым рыболовством занимаются 39 миллионов человек⁷. При этом положения таких договоров, как СОЛАС, обычно неприменимы к рыбакам, наблюдателям (независимым специалистам, собирающим данные на борту коммерческих рыболовецких судов) или самим рыболовецким судам. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве также не применяется к рыболовным судам.

Отсутствие надзора во всей коммерческой рыболовной отрасли означает, что суда могут вести промысел, соблюдая лишь малое число норм безопасности или не соблюдая их вообще.

4. Маргинализованные лица подвергаются наибольшему риску.

Большую часть работающих в открытом море составляют мигранты⁸. Они часто трудятся изолированно, не говоря на языке других членов экипажа или шкипера.

Нечеткие нормы, регулирующие перевалку в море, и практика передачи улова с одного корабля на другой позволяют экипажу перемещаться с судна на судно без входа в порт и нередко находиться в плавании в течение нескольких лет. Без обязательных проверок судов, работающих в открытом море, нет возможности проверить соблюдение на них требований безопасности. Из-за этого экипажам приходится работать более длительное время, практически не имея возможности обращаться за помощью или добиваться улучшений.

5. Отсутствие регулирования со стороны государств регистрации усиливает эксплуатацию ресурсов и экипажей.

Недобросовестные операторы могут как занижать показатели улова для незаконного получения финансовой выгоды, так и вынуждать экипажи работать в опасных условиях без надлежащей подготовки и аварийно-спасательного оборудования. Чтобы свести к минимуму первоначальные затраты и увеличить улов, используются суда ненадлежащей модификации или несоответствующее оборудование. Суда могут в течение длительного времени вести промысел без проверок и сертификатов безопасности, что бывает причиной смертельных исходов.

Международный обязательный договор, устанавливающий стандарты безопасности, позволит морским ведомствам защитить экипажи от эксплуатации.

6. Государства могут принять меры для повышения безопасности, присоединившись к Кейптаунскому соглашению.

В 2012 году в Кейптауне, ЮАР, под эгидой ИМО государства пришли к соглашению по улучшению условий безопасности и труда промысловых рыбаков и наблюдателей. Соглашение содержит требования к проектированию, строительству и оборудованию (в том числе аварийно-спасательному) рыболовных судов длиной 24 метра или более. Кейптаунское соглашение также включает в себя положения о защите экипажей и наблюдателей и призывает к стандартизированным проверкам условий труда, безопасности и мест вылова. Соглашение вступит в силу после того, как к нему присоединятся 22 государства, совокупный рыболовный флот которых насчитывает не менее 3600 соответствующих судов. Данный документ дополнит существующие инструменты, такие как Соглашение о мерах государства порта — международный договор, призванный ограничить незаконный промысел и проводить проверки в портах. Соглашение также будет способствовать обязательному присвоению номеров ИМО и установке систем автоматической идентификации на рыболовецких судах, что позволит государствам их распознавать и отслеживать, в конечном итоге повышая прозрачность их деятельности и безопасность экипажей.

При наличии всего вышеназванного экономического цикла, препятствующий вложению средств в безопасность рыболовецких судов, будет прерван.

7. Присоединение государств поможет повысить стандарты безопасности во всем мире.

Присоединившись к Соглашению, государства, которые уже установили нормы безопасности для рыболовецких судов, могут продемонстрировать свое лидерство в данном важном вопросе и поощрять те страны, которые их еще не разработали. Государства, не внедрившие такие нормы, смогут повысить свои стандарты и защитить уязвимых работников.

Сейчас политики имеют возможность поднять глобальные стандарты безопасности на рыболовецких судах и обеспечить безопасность экипажей во всем мире. Присоединение государств к Соглашению будет способствовать его вступлению в силу. В свою очередь, закупщики морепродуктов смогут повысить безопасность и улучшить условия труда в своих цепочках поставок, выполняя положения Соглашения, покупая морепродукты у государств, присоединившихся к Соглашению, и поощряя еще не присоединившиеся государства подписать этот документ.

Заключение

Работникам коммерческого рыболовного сектора, в особенности тех судов, которые занимаются незаконным промыслом, часто приходится трудиться в опасных и неприемлемых условиях. Внедрение норм для идентификации и отслеживания судов и защиты безопасности экипажей позволит свести к минимуму лазейки, которые некоторые операторы используют для эксплуатации морских ресурсов и зависящих от них людей.

Вступление в силу международного обязательного договора, такого как Кейптаунское соглашение, предоставит государствам мощный инструмент обеспечения того, чтобы рыболовецкие суда под их флагами несли ответственность за безопасность своих экипажей, чтобы выгрузка улова осуществлялась безопасно и законно и чтобы их обязательства в качестве ответственных государств регистрации выполнялись.

Примечания

- 1 Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, «Report of the 31st Session of the Committee on Fisheries» (2014), <http://www.fao.org/3/a-i4634e.pdf>; Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, «Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Related Matters» (2000), <http://www.fao.org/3/a-x9436e.pdf>.
- 2 Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, «Safety at Sea as an Integral Part of Fisheries Management» (2001), https://www.nts.gov/news/events/Documents/2010_Fishing_Vessel_Safety_FRM-29-FAO-Pub-966.pdf.
- 3 Международная морская организация, «The Work of IMO on the Safety of Fishing Vessels». Presented at the United Nations Approach to Fishing event at the World Maritime University, Malmö, Sweden, June 27, 2017.
- 4 Международная организация труда, «Safety and Health in the Fishing Industry» (1999), http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1999/99B09_239_engl.pdf.
- 5 Fatality and missing person figures reported to IHS Markit from 1995 to 2017.
- 6 Международная морская организация, «International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974», [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx).
- 7 Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, «Safety at Sea».
- 8 Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, «Safety at Sea».

Для получения дополнительной информации перейдите на сайт
pewtrusts.org

Контактное лицо: Кимберли Восбург (Kimberly Vosburgh), старший сотрудник отдела по связям с общественностью

Эл. почта: kvosburgh@pewtrusts.org

Веб-сайт проекта: pewtrusts.org

Pew Charitable Trusts стремится решить самые серьезные проблемы современного мира при помощи знаний. Организация применяет строгий аналитический подход в целях улучшения государственной политики, информирования населения и стимуляции общественной деятельности.