

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ
107-я сессия
Пункт 18 повестки дня

LEG 107/18/2
11 декабря 2020 года
Подлинный текст на
английском языке

ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА О РАБОТЕ ЕГО 107-Й СЕССИИ

Раздел	Стр.
I ВВЕДЕНИЕ	3
II ПРОВЕДЕНИЕ ДИСТАНЦИОННОЙ СЕССИИ	3
III УЧАСТНИКИ	3
IV ОТКРЫТИЕ СЕССИИ И ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ПРАВИЛ ПРОЦЕДУРЫ	3
VI ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ	3
VII ЗАЯВЛЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА	4
1 УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	4
2 ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ О ПОЛНОМОЧИЯХ	5
3 СОДЕЙСТВИЕ ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ И ВЫРАБОТКЕ СОГЛАСОВАННОГО ТОЛКОВАНИЯ ПРОТОКОЛА ОВВ 2010 ГОДА	5
4 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СЛУЧАЕ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ И ОБЯЗАННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ В ОТНОШЕНИИ ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ТЕЛЕСНЫМИ ПОВРЕЖДЕНИЯМИ ИЛИ СМЕРТЬЮ МОРЯКОВ, В СВЕТЕ ХОДА РАБОТ ПО ВНЕСЕНИЮ ПОПРАВОК В КОНВЕНЦИЮ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА	5
5 СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ В СЛУЧАЕ МОРСКОЙ АВАРИИ	11
6 РЕКОМЕНДАЦИИ И РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ДОКУМЕНТОВ ИМО	12

7	МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПРОТИВОЗАКОННЫХ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ И ФИКТИВНЫМИ РЕЕСТРАМИ СУДОВ	13
8	ОБЗОР НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ И АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ В КОНВЕНЦИЯХ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ, В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)	17
9	ЕДИНОЕ ТОЛКОВАНИЕ КРИТЕРИЯ УТРАТЫ СОБСТВЕННИКОМ ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ КОНВЕНЦИЯМИ ИМО	18
10	ВОПРОСЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19	22
11	ПИРАТСТВО	24
12	РАБОТА ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО	24
13	МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОТНОсяЩИЕСЯ К МОРСКОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ	24
14	ОБЗОР СОСТОЯНИЯ КОНВЕНЦИЙ И ДРУГИХ ДОГОВОРНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ	24
15	ПРОГРАММА РАБОТЫ	25
16	ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ	29
17	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	29
18	РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА О ЕГО 107-Й СЕССИИ	30

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ, ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА 2020–2021 ГОДЫ
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	ПУНКТЫ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПОВЕСТКУ ДНЯ 108-Й СЕССИИ ЮК
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	ЗАЯВЛЕНИЯ ДЕЛЕГАЦИЙ

ВВЕДЕНИЕ

I 107-я сессия¹ Юридического комитета была проведена дистанционно с 27 ноября по 11 декабря 2020 года в соответствии с пересмотренной программой заседаний на 2020 год (циркулярное письмо № 4213/Add.6, приложение) при координации со стороны председателя г-на Фолькера Шёфиша (Германия) и заместителя председателя г-жи Джиллиан Грант (Канада).

ПРОВЕДЕНИЕ ДИСТАНЦИОННОЙ СЕССИИ

II Комитет провел виртуальные заседания 27 и 30 ноября – 1 декабря 2020 года в соответствии с *Временным руководством по содействию проведению дистанционных сессий комитетов во время пандемии COVID-19* (Временное руководство), принятым Комитетом на его первой внеочередной сессии, которая проходила в сентябре 2020 года одновременно с внеочередными сессиями других комитетов ИМО (ALCOM/ES/5/1, приложение 1). Кроме того, в соответствии с решением Комитета, принятым на его первой внеочередной сессии, и положениями правила 9 его правил процедуры Комитет постановил принимать на нынешней сессии полномочия, поданные в электронной форме, с последующим представлением оригиналов в связи с исключительными обстоятельствами, вызванными пандемией COVID-19.

УЧАСТНИКИ

III Все члены, представившие действительные полномочия, были зарегистрированы в системе регистрации в режиме онлайн (CPPO), внесены в список участников дистанционной сессии и были сочтены «присутствующими» в соответствии со смыслом правила 28 1) Правил процедуры Юридического комитета и согласно пункту 16 Временного руководства. В работе сессии также приняли участие ассоциированные члены и наблюдатели, перечисленные в документе LEG 107/INF.1.

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ И ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ПРАВИЛ ПРОЦЕДУРЫ

IV Комитет напомнил, что на своей первой внеочередной сессии он решил частично отступить от правила 3 своих правил процедуры, с тем чтобы разрешить проведение своих сессий в дистанционном режиме.

V 107-я сессия Комитета была объявлена открытой председателем после достижения кворума в соответствии с правилами 34 и 35 Правил процедуры Юридического комитета и пунктом 17 Временного руководства.

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

VI Генеральный секретарь поприветствовал участников и обратился к ним со вступительным словом, полный текст которого может быть загружен с веб-сайта ИМО по следующей ссылке:

[Legal Committee, 107th session \(LEG 107\), 27 November, 30 November, 1 December 2020 \(imo.org\)](https://www.imo.org/About/Press/Pages/2020/11/107th-session-LEG-107-27-November-30-November-1-December-2020.aspx)

¹ Проведение 107-й сессии Юридического комитета, первоначально запланированной на 16–20 марта 2020 года, было отложено в связи с пандемией COVID-19, о чем сообщалось в циркулярном письме № 4213 от 6 марта 2020 года.

ЗАЯВЛЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

VII Делегация Турции сделала заявление в связи с тем, что 22 ноября 2020 года в Средиземном море в рамках операции «Ирины» Европейского союза персонал военного корабля поднялся на борт судна, плавающего под флагом этой страны, и произвел его досмотр. Турецкая делегация заявила, что это вмешательство было произведено без согласия со стороны Турции как государства флага или капитана судна, что противоречит Протоколу 2005 года к Конвенции БНА. В ответ делегация Германии выступила с заявлением, в котором выразила мнение о том, что упомянутый досмотр проводился согласно соответствующим резолюциям Совета Безопасности Организации Объединенных Наций.

VIII В соответствии с просьбой делегаций Турции и Германии полные тексты их заявлений приводятся в приложении 3 к настоящему докладу.

Аудиофайл: пятница, 27 ноября 2020 года

1 УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

1.1 Комитет утвердил свою повестку дня сессии, содержащуюся в документе LEG 107/1/Rev.1, и принял к сведению аннотации к предварительной повестке дня, содержащиеся в приложении 1 к документу LEG 107/1/1/Rev.1 (Секретариат) и в документе LEG 107/1/1/Add.1 (председатель).

1.2 Комитет также принял к сведению предварительное расписание, содержащееся в приложении 2 к документу LEG 107/1/1/Rev.1, и постановил руководствоваться в своей работе этим предварительным расписанием, при том понимании, что оно будет корректироваться в зависимости от объема работы, который удастся выполнить в каждый из дней.

1.3 Комитет далее принял к сведению следующую информацию, касающуюся его повестки дня:

- .1 в связи с включением в повестку дня нового пункта 10 «Вопросы работы Юридического комитета в условиях пандемии COVID-19» в пересмотренной предварительной повестке дня пункты 10–17 были перенумерованы соответственно в пункты 11–18; и
- .2 председатель предложил объединить вопросы, касающиеся моряков, в рамках пунктов 4, 5 и 10 повестки дня в один сводный пункт для обсуждения Комитетом, с тем чтобы он мог принять соответствующие решения, и в связи с этим Комитет рассмотрит также два новых результата, касающихся моряков, в рамках пункта 15 повестки дня сразу же после обсуждения пунктов 4, 5 и 10 повестки дня.

1.4 Ввиду ограниченности времени Комитет отложил рассмотрение всех или части вопросов в рамках пунктов 3, 11, 12, 13 и 14 повестки дня до своей 108-й сессии. Подробная информация о вопросах, обсуждение которых было отложено, содержится в соответствующих разделах настоящего доклада.

1.5 Краткое изложение обсуждения Комитетом различных пунктов повестки дня приводится ниже.

Аудиофайл: пятница, 27 ноября 2020 года

2 ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ О ПОЛНОМОЧИЯХ

2.1 Комитет принял к сведению доклад Генерального секретаря, в котором говорится, что полномочия 93 делегаций, присутствующих на сессии, оформлены надлежащим образом в соответствии с правилом 9 Правил процедуры Юридического комитета.

Аудиофайлы: пятница, 27 ноября 2020 года, и вторник, 1 декабря 2020 года

3 СОДЕЙСТВИЕ ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ И ВЫРАБОТКЕ СОГЛАСОВАННОГО ТОЛКОВАНИЯ ПРОТОКОЛА ОВВ 2010 ГОДА

3.1 Ввиду ограниченности времени Комитет постановил отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей 108-й сессии.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

4 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СЛУЧАЕ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ И ОБЯЗАННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ В ОТНОШЕНИИ ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ТЕЛЕСНЫМИ ПОВРЕЖДЕНИЯМИ ИЛИ СМЕРТЬЮ МОРЯКОВ, В СВЕТЕ ХОДА РАБОТ ПО ВНЕСЕНИЮ ПОПРАВОК В КОНВЕНЦИЮ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА

4.1 Комитет рассмотрел все документы, касающиеся моряков, в рамках пунктов 4, 5 и 10 повестки дня, а также предложения о новых результатах, касающихся моряков, в рамках пункта 15 повестки дня в ходе одной сводной дискуссии и принял решения по соответствующим пунктам повестки дня, которые излагаются ниже.

4.2 Комитет напомнил, что на своей 103-й сессии, в свете дискуссии по серьезным проблемам оставления моряков без помощи, он постановил продолжить рассмотрение данного вопроса.

4.3 Комитет также напомнил, что на своих предыдущих сессиях он выразил твердую решимость защищать права моряков в случаях оставления их без помощи и отметил, что за точность информации, направляемой в объединенную базу данных ИМО/МОТ по случаям оставления моряков, несет ответственность не только государство флага, но и государство порта наряду с другими вовлеченными сторонами.

4.4 Комитет напомнил, что информация о процедурах направления данных в объединенную базу данных ИМО/МОТ была представлена на его 106-й сессии секретариатами МОТ и ИМО в документе LEG 106/4, а также Секретариатом МОТ в документе LEG 106/4/4.

4.5 Комитет рассмотрел документ LEG 107/4 (секретариаты МОТ и ИМО). Комитет был проинформирован о том, что все случаи, о которых было сообщено после 1 января 2004 года, были занесены в эту базу данных и что в 2019 году общее количество зарегистрированных случаев составило 40, из них по состоянию на 31 декабря 2019 года было урегулировано 6 случаев.

4.6 Комитет также рассмотрел документ LEG 107/10/2, в приложении к которому содержится дополнение к отчету об объединенной базе данных ИМО/МОТ по случаям оставления моряков, как представлено в документе LEG 107/4, и был проинформирован о том, что все случаи, зарегистрированные в объединенной базе данных ИМО/МОТ начиная с 13 декабря 2019 года, приведены в приложении к документу LEG 107/10/2.

4.7 Комитет был также проинформирован о том, что в 2020 году было зарегистрировано в общей сложности 65 новых случаев, что значительно больше, чем в предыдущие годы. В правой колонке приложения к документу LEG 107/10/2 содержится информация о статусе инцидента (урегулирован, оспаривается и т. д.), о текущем положении дел и о его взаимосвязи с пандемией COVID-19.

4.8 Комитет был далее проинформирован о том, что по состоянию на 30 ноября 2020 года из 65 новых случаев, зарегистрированных в пиковом 2020 году, к настоящему времени было урегулировано только 18 и что около 17 случаев, сообщения о которых поступали начиная с 13 декабря 2019 года, были связаны с последствиями пандемии COVID-19, которая еще больше усугубила ситуацию со сменой экипажей моряков.

4.9 Комитет рассмотрел документ LEG 107/4/1 (Международная федерация транспортников (МФТ)), содержащий анализ случаев оставления без помощи за период с 1 января по 13 декабря 2019 года, информация о которых была направлена МФТ в объединенную базу данных ИМО/МОТ по случаям оставления моряков.

4.10 Комитет также рассмотрел документ LEG 107/4/3 (Международная палата судоходства (МПС)), в котором содержится информация о нынешней глобальной ситуации с оставлением моряков без помощи и о существующих проблемах. В этом документе государствам-членам и соответствующим организациям также предлагается сообщать МОТ и ИМО любую информацию о случаях, включенных в объединенную базу данных ИМО/МОТ; кроме того, Комитету предлагается рассмотреть пути решения нынешних проблем, с которыми сталкиваются лица, пострадавшие в связи с оставлением их без помощи, включая поощрение дальнейшей ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС, 2006 год), и содержится напоминание государствам-участникам и другим заинтересованным сторонам об их обязанностях в отношении оставленных без помощи моряков.

4.11 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 некоторые делегации высказали мнение о необходимости более четкого разъяснения статуса случаев, которые оспариваются, рассматриваются в рамках судебного разбирательства или даже урегулированы, в отношении информации, представленной в приложении к документу LEG 107/4, хотя они и понимают, что трудно проверять информацию в других юрисдикциях и соответствующим образом обновлять базу данных;
- .2 делегация Исламской Республики Иран заявила, что в пункте 9 документа LEG 107/4/1 в качестве официального названия следует указать «Персидский залив» и что пункт 20 того же документа не отражает должным образом того, что поправки 2014 года к КТМС 2006 года не были приняты Исламской Республикой Иран, но что страховая защита предусмотрена ее национальными правилами;
- .3 несмотря на вступление в силу в 2017 году поправок к КТМС 2006 года, принятых в 2014 году, в государствах порта не имеется достаточного инструментария для урегулирования случаев оставления без помощи, что привело к резкому увеличению числа таких случаев. Ситуация еще более усугубилась в связи с последствиями пандемии COVID-19. В частности, случаи оставления без помощи моряков с судов **Ptolemeos** и **Arybbas** в Джибути выявили также серьезные сложности, связанные

с тем, что брошенным морякам не предоставляется доступ к медицинской помощи на берегу;

- .4 делегация Таиланда объявила о том, что поправки к КТМС 2006 года, принятые в 2014 году, были включены в национальное законодательство этой страны и что о принятии этих поправок в скором времени будет сообщено МОТ;
- .5 несколько делегаций выразили мнение о том, что эти документы, к сожалению, свидетельствуют о том, что плачевные материально-бытовые условия оставленных без помощи моряков по-прежнему являются очень серьезной проблемой, особенно в связи с пандемией COVID-19. Государствам-членам рекомендуется продолжать сообщать о случаях оставления моряков без помощи и выполнять все свои обязательства по КТМС в отношении моряков. Государствам флага также рекомендуется обеспечить, чтобы страхование судов осуществлялось только утвержденными страховщиками;
- .6 многие делегации выразили признательность секретариатам ИМО и МОТ за ведение объединенной базы данных, которая очень полезна для обсуждения и защиты прав моряков и их включения в национальное законодательство. В частности, наличие гарантии обязательного страхования является одним из основных вопросов при заключении соглашения о найме на работу моряков;
- .7 моряки считаются глобальными ключевыми работниками, и поэтому очень важно, чтобы ратификация и осуществление КТМС 2006 года получили широкое распространение. Недопустимо, чтобы оставленные без помощи моряки испытывали трудности, вызванные несоблюдением обязанностей судовладельца. Кроме того, урегулирование случаев оставления без помощи не должно создавать большего бремени для моряков;
- .8 несколько делегаций представили информацию о том, что многие дела, которые касаются судов, зарегистрированных в их странах или в их портах, и о которых поступили сообщения в 2019 году, были урегулированы путем достижения договоренностей с моряками или их репатриации. Кроме того, в одном случае применение международных санкций поставило под угрозу достижение договоренности, и права моряков на их судах были нарушены;
- .9 многие делегации заявили, что необходимо гарантировать финансовое покрытие в случае репатриации и выплату заработной платы и что положение моряков необходимо улучшать. В государствах порта существуют серьезные проблемы, касающиеся требований о безопасном составе экипажа, в связи с чем государства флага не в состоянии оказать содействие в репатриации моряков. Это необходимо учитывать при поиске решений, в частности, в контексте соответствующих требований государств флага, предусмотренных статьей 94 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС);
- .10 МПС заявила, что документ LEG 107/4/3 отражает глобальную ситуацию с моряками по состоянию на конец прошлого года, однако он устарел в связи с увеличением числа случаев в последние месяцы. Кроме

того, необходимо иметь точные отчеты и обновленную информацию, с тем чтобы оперативно отражать нынешние случаи оставления без помощи, которые сказываются на моряках и их семьях. Как представляется, большинство судов имеют свидетельство о финансовом обеспечении, требуемое в соответствии с принятыми в 2014 году поправками к КТМС 2006 года, которые вступили в силу в 2017 году. Однако существует пробел в охвате судов государств флага, которые еще не ратифицировали КТМС 2006 года. Кроме того, серьезную обеспокоенность вызывают сообщения о том, что государства флага и государства порта не оказывают содействие репатриации оставленных без помощи моряков вследствие требований о безопасном составе экипажа. В соответствии с просьбой МПС полный текст данного заявления приводится в приложении 3 к настоящему докладу;

.11 МОТ заявила, что в связи с увеличением числа сообщений об оставлении моряков без помощи, осведомленность об этой проблеме значительно возросла. Как показали недавние случаи, имевшие место в Джибути, во многих случаях государства порта препятствуют репатриации моряков, что противоречит предусмотренному КТМС обязательству содействовать возвращению моряков на родину. Такая практика неприемлема на международном уровне, и МОТ совместно с ИМО, МПС и МФТ будет работать над улучшением этой ситуации; и

.12 Секретариат пояснил, что доклад об оставлении без помощи моряков, представленный в приложении к документу LEG 107/4, отражает ситуацию на конец 2019 года и будет должным образом обновлен для рассмотрения на 108-й сессии ЮК. Секретариаты ИМО и МОТ ежедневно обновляют базу данных на веб-сайте, а документы LEG 107/4 и LEG 107/2 были подготовлены для содействия обсуждениям в Комитете. Кроме того, было разъяснено, что в соответствии с процедурами базы данных статус инцидента с оставлением моряков без помощи может быть обозначен как «урегулирован» только в том случае, если МОТ получила четкую информацию от государства-члена или соответствующей организации о том, что:

.1 весь экипаж успешно репатриирован; и

.2 вся задолженность по заработной плате и договорным выплатам погашена и причитающиеся средства получены всеми членами экипажа.

Таким образом, необходимые изменения в веб-сайт базы данных могут быть внесены только после того, как будет получена эта подтверждающая информация.

4.12 После обсуждения Комитет:

.1 принял к сведению информацию, представленную в документах LEG 107/4, LEG 107/4/1, LEG 107/4/3 и LEG 107/10/2;

.2 напомнил государствам-членам о важности резолюции А.930(22) о *Руководстве по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи*;

- .3 подчеркнул наличие объединенной базы данных ИМО/МОТ;
- .4 призвал государства-члены направлять сообщения об инцидентах, связанных с оставлением моряков, в базу данных, когда они происходят в их портах или на судах, плавающих под их флагом, и предоставлять МОТ и ИМО любую информацию, касающуюся случаев, включенных в объединенную базу данных ИМО/МОТ;
- .5 призвал к дальнейшей ратификации КТМС 2006 года; и
- .6 настоятельно призвал государства-члены принимать все необходимые меры для сокращения числа инцидентов, связанных с оставлением без помощи, особенно в тех случаях, когда их последствия могут усугубиться в связи с пандемией COVID-19.

4.13 Комитет рассмотрел документ LEG 107/4/4 (Украина), в котором содержатся замечания к документам LEG 107/4 и LEG 107/4/1, а также дополнительная информация, призванная способствовать и содействовать направлению сообщений о случаях оставления без помощи в объединенную базу данных ИМО/МОТ и их оперативному урегулированию, а также укрепить роль государств флага и контроля судов государством порта (КСГП) в этом процессе.

4.14 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 оставление моряков без помощи остается крайне серьезной проблемой, несмотря на вступление в силу поправок 2014 года к КТМС 2006 года. Вместе с тем по вопросам, затронутым в пункте 23.2 документа LEG 107/4/4, многие делегации высказали мнение о том, что, поскольку КТМС 2006 года не является документом ИМО, его будет трудно включить в Систему проверки государств-членов ИМО;
- .2 эту проблему также следует обсудить в МОТ, поскольку вопрос об оставлении моряков без помощи относится к совместному ведению ИМО/МОТ; и
- .3 достигнуто широкое согласие по вопросам, поднятым в пунктах 23.1, 23.3 и 23.6 документа LEG 107/4/4. Однако вопрос, поставленный в пункте 23.4, предпочтительно сначала рассмотреть в Подкомитете по осуществлению документов ИМО (Подкомитет III) с целью получения его рекомендаций и дальнейших указаний для обсуждения на одной из будущих сессий Юридического комитета, в то время как вопрос, поставленный в пункте 23.5, требует более глубокого анализа со стороны Секретариата.

4.15 После обсуждения Комитет постановил:

- .1 добавить информацию о компании, предоставляющей финансовое обеспечение, в стандартную форму отчетности;
- .2 что нет необходимости дополнять программу Системы проверки государств-членов ИМО в отношении:

- .1 создания и поддержания эффективной системы контроля за соответствием судов требованиям КТМС 2006 года, в том числе в отношении финансового обеспечения;
 - .2 реагирования государств флага на сообщения о судах, эксплуатирующихся без финансового обеспечения и/или брошенных судовладельцами;
 - .3 регулярно обновляемых контактных данных должностных лиц государства флага, отвечающих за рассмотрение претензий моряков на берегу; и
 - .4 предоставления информации о национальном законодательстве, касающемся КТМС 2006 года;
- .3 просить секретариаты ИМО и МОТ провести дополнительный анализ эффективности правила 4.2 КТМС 2006 года в отношении ответственности судовладельцев за выплату всех предусмотренных договорами компенсаций, связанных с травмами или смертью моряков, и направить этот анализ для дальнейшего рассмотрения на предстоящее в 2021 году совещание Специального трехстороннего комитета (СТК) МОТ по КТМС 2006 года, а также на 108-ю сессию ЮК;
- .4 предложить Подкомитету III представить рекомендации и дальнейшие указания для рассмотрения на одной из будущих сессий Юридического комитета по следующим вопросам:
- .1 включение информации о страховых свидетельствах и сроках их действия, а также контактных данных компаний, предоставляющих финансовое обеспечение, в отчет о проверке судна в рамках КСГП; и
 - .2 проведение кампании целевых проверок (CIC) финансового обеспечения в связи с поправками 2014 года к КТМС 2006 года;
- .5 предложить секретариатам ИМО и МОТ представить на 108-ю сессию ЮК дальнейшую информацию о дополнении совместной базы данных ИМО/МОТ о случаях оставления моряков следующими модулями:
- .1 контактные данные компетентных органов и организаций, которые могли бы оказать помощь в урегулировании инцидентов;
 - .2 контактные данные компаний, предоставляющих финансовое обеспечение;
 - .3 обновленный список судов с информацией о компании, предоставляющей финансовое обеспечение, сроках действия свидетельства или иного документа, подтверждающего наличие финансового обеспечения;
 - .4 предусмотренные договорами компенсации, связанные с травмами или смертью моряков, и соответствующая ответственность судовладельцев; и

- .6 предложить государствам-членам и неправительственным организациям (НПО) провести дополнительные учебные и информационные кампании.

4.16 Комитет далее рассмотрел документ LEG 107/4/2 (Индия), в котором содержится информация о трудностях, с которыми государства-члены и моряки сталкиваются в ситуациях оставления судна судовладельцем, а также предлагается принять резолюцию о возможной поправке к КТМС 2006 года, которую можно было бы обсудить на предстоящем в 2021 году совещании СТК МОТ по КТМС 2006 года и которая была бы направлена на включение в КТМС 2006 года положений, предусматривающих возможность финансового покрытия расходов, связанных с заменой моряков, страховщиками «Пи-энд-Ай».

4.17 Несмотря на то что Комитет признал важность этого вопроса и необходимость предотвращения дальнейших задержек репатриации оставленных без помощи моряков вследствие невозможности замены экипажа, Комитет также высказал мнение о том, что внесение поправок в КТМС 2006 года не входит в сферу компетенции ИМО. Комитет обратился к Секретариату ИМО с просьбой сообщить о поддержке Комитетом данного вопроса СТК МОТ по КТМС 2006 года, заседание которого запланировано на апрель 2021 года.

4.18 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 по идее было бы полезно защитить интересы моряков, обеспечив финансовое покрытие расходов на смену экипажа страховщиком «Пи-энд-Ай». Однако такой подход будет трудно реализовать на практике; и
- .2 несмотря на то что это предложение могло бы, безусловно, принести пользу и отражает общую обеспокоенность Комитета, оно не относится к компетенции ИМО и должно обсуждаться в апреле на заседании СТК МОТ по КТМС 2006 года, который рассматривает вопросы, связанные с данной конвенцией.

4.19 Комитет предложил делегации Индии представить это предложение на рассмотрение заседания СТК МОТ по КТМС 2006 года в апреле 2021 года.

Аудиофайл: понедельник, 30 ноября 2020 года

5 СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ В СЛУЧАЕ МОРСКОЙ АВАРИИ

5.1 Комитет отметил, что по данному пункту никаких документов представлено не было.

5.2 МФТ выразила мнение о том, что аварии на море представляют собой серьезную проблему и что следует продолжать работу в этой важной сфере. По просьбе МФТ полный текст ее заявления приводится в приложении 7.

Аудиофайл: понедельник, 30 ноября 2020 года

6 РЕКОМЕНДАЦИИ И РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ДОКУМЕНТОВ ИМО

Требования к обязательному страхованию в соответствии с конвенциями ИМО и проблемы страхования

6.1 В отношении документа LEG 107/6 (Дания, Италия, Канада, Норвегия, Республика Корея и Япония), в котором содержится информация о проблемах, возникших в связи с некоторыми происшествиями с разливом нефти и касающихся страховщиков, не являющихся членами Международной группы ассоциаций взаимного страхования (клубы «Пи энд Ай»), таких как несоответствия между документами, представленными страховщиками, не являющимися членами Международной группы (МГ), и исходными страховыми полисами, неплатежеспособность не входящих в МГ страховщиков и отказ от сотрудничества со стороны таких страховщиков, Комитет принял к сведению информацию, представленную в данном документе, и предложил его соавторам направить на 108-ю сессию ЮК конкретные предложения по пересмотру руководства *Guidelines for accepting insurance companies, financial security providers and the International Group of Protection and Indemnity Associations (P & I Clubs)*.

6.2 Кроме того, Комитет предложил соавторам документа представить на 108-ю сессию ЮК конкретные предложения в отношении образовательной и практической информации об ответственности судовладельцев, страховщиков, других компаний, предоставляющих финансовое обеспечение, и государств в связи с конвенциями ИМО об ответственности.

Единое осуществление конвенций ИМО – меры по сбору данных, требующихся для обоснования необходимости в изменении пределов ответственности

6.3 Рассмотрев документ LEG 107/6/1 (Австралия и Франция), Комитет предложил его соавторам представить на 108-ю сессию ЮК предложение о системе сбора данных, направленное на удовлетворение потребности в последовательном, прозрачном и основанном на фактических данных подходе к изменению пределов ответственности в будущем.

6.4 Как указано в пунктах 9.8 и 9.10 ниже, документ LEG 107/6/1 был также включен во вводную часть круга ведения межсессионной группы, поскольку данный документ содержит разделы, которые могут представлять интерес для обсуждения единого толкования критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО.

Согласованное толкование Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года)

6.5 Документ LEG 107/6/4 (Исламская Республика Иран), в котором поднимается вопрос об определении «государства регистрации судна» по отношению к незарегистрированному судну при заходе в порты государств-участников Бункерной конвенции 2001 года, был рассмотрен в рамках пункта 17 повестки дня, и действия, предпринятые Комитетом в связи с этим, отражены в пункте 17.7.

Несанкционированная и незаконная выдача свидетельств судам в Автономной Республике Крым и городе Севастополе (Украина), временно оккупированных Российской Федерацией

6.6 Комитет принял к сведению документ LEG 106/7/3 (Украина), в котором ему предлагается обратить внимание на незаконную выдачу свидетельств о праве плавать под флагом Российской Федерации российскими властями в Автономной Республике Крым и городе Севастополе (Украина), временно оккупированных Российской Федерацией.

6.7 В этом контексте Комитет также принял к сведению мнение, выраженное делегацией Российской Федерации в ее документе (LEG 107/6/3), о том, что вопросы, поднятые Украиной, выходят за рамки компетенции ИМО в силу их исключительно политического характера, и что ИМО была учреждена для рассмотрения исключительно технических вопросов, связанных с международным судоходством, в соответствии со статьей 1 Конвенции об ИМО.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

7 МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПРОТИВОЗАКОННЫХ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ И ФИКТИВНЫМИ РЕЕСТРАМИ СУДОВ

7.1 Комитет напомнил, что на своей последней сессии он согласовал ряд мер по предотвращению противозаконных действий, связанных с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов.

7.2 Комитет напомнил также, что Ассамблея на своей тридцать первой сессии приняла резолюцию A.1142(31) *о мерах по предотвращению фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов* (A 31/D, пункт 11.2), содержащую процедуру передачи Организации информации о реестрах судов через модуль контактных данных ГИСИС, которая была одобрена 106-й сессией ЮК.

7.3 Комитет далее напомнил, что с учетом необходимости дальнейшего рассмотрения ряда оставшихся предложений и вопросов он учредил координируемую Соединенными Штатами Америки корреспондентскую группу по дальнейшим мерам по предотвращению фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов на основе круга ведения, изложенного в пункте 7.26 документа LEG 106/16, и поручил ей представить доклад на 107-й сессии ЮК.

Доклад корреспондентской группы

7.4 Рассмотрев документ LEG 107/7/2 (Соединенные Штаты), содержащий доклад корреспондентской группы, Комитет отметил, что группа добилась определенного прогресса в согласовании определений понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр» (см. пункт 10 доклада), хотя окончательной договоренности по этим определениям достигнуто не было. Комитет также отметил, что в дополнение к этому было предложено дать определения таким терминам, как «реестр», «регистрация» и «подложные документы» (пункт 9 доклада).

7.5 В связи с этим Комитет далее отметил, что для обсуждения остальных предложений и вопросов, входящих в круг ведения группы, не хватило времени, вследствие чего было предложено передать их для дальнейшего рассмотрения группе, которая будет создана.

7.6 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 вопросы фиктивной регистрации также затрагивают рыболовные суда, и это способствует незаконному, нерегулируемому и несообщаемому рыболовству, что также отрицательно сказывается на рыболовецкой отрасли;
- .2 концепция реальной связи является актуальной и должна учитываться в работе межсессионной группы;
- .3 вопрос о реальной связи не поднимался в этом Комитете в течение долгого времени и вызывает беспокойство. Попытки увязать «реальную связь» с вопросом о фиктивной регистрации следует предпринимать с осторожностью;
- .4 в определении термина «фиктивный реестр» чрезвычайно важно указать на намерение предоставить ложные сведения или ввести в заблуждение;
- .5 инспекторы контроля судов государством порта должны быть проинформированы об этих вопросах и обучены выявлять суда, зарегистрированные обманным путем;
- .6 важно также защитить законные права моряков, работающих на судах, уличенных в плавании под фиктивным флагом, и оградить их от несправедливого обращения;
- .7 суда, зарегистрированные обманным путем, не соответствуют международным стандартам и ставят под угрозу безопасность экипажа и морской среды; и
- .8 важной задачей является разработка ознакомительных курсов по этим вопросам.

7.7 Комитет выразил признательность корреспондентской группе за ее работу и вновь заявил о важности борьбы с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов. Комитет поддержал предложение о продолжении работы в межсессионный период и представлении доклада 108-й сессии ЮК.

7.8 Комитет напомнил, что в развитие документа LEG 107/7/2 в документе LEG 107/7/3 (Секретариат) представлена дополнительная информация о работе, проделанной Секретариатом после 106-й сессии ЮК в связи с различными аспектами проблемы фиктивной регистрации и фиктивных реестров судов.

7.9 Комитет также напомнил, что в документе LEG 107/7/3/Add.1 (Секретариат) содержится обновленные по сравнению с документом LEG 107/7/3 сведения, касающиеся передачи Организации информации о реестрах судов в соответствии с резолюцией A.1142(31) и циркулярным письмом № 4190 от 2 марта 2020 года.

7.10 Комитет принял к сведению представленную в устной форме Секретариатом обновленную информацию о том, что после выпуска документа LEG 107/7/3 Королевство Камбоджа проинформировало Организацию о мошенническом использовании его флага судном **Song Wong** и что эта информация была разослана циркулярным письмом № 4309 от 6 июля 2020 года. Кроме того, Секретариат получил предупреждения:

- .1 о выдаче фиктивных самоанских свидетельств о регистрации компаний, ведущей незаконный реестр судов Самоа под доменным именем <http://samoaregister.com/>;
- .2 о функционировании незаконного судового реестра Замбии под доменным именем <http://zambiaships.com/>; и
- .3 о попытках обманным путем регистрировать суда под флагом Габона.

7.11 По просьбе делегации Самоа полный текст ее заявления приводится в приложении 3 к настоящему докладу.

7.12 Комитет также отметил, что по состоянию на 17 ноября 2020 года в ГИСИС было зафиксировано 50 судов, плавающих под фиктивными/подложными флагами; фиктивность их регистрации была подтверждена компанией IHS Markit по итогам консультаций с соответствующими государствами флага.

7.13 Комитет далее отметил, что со времени выпуска документа LEG 107/7/3/Add.1 информацию о своих реестрах судов представили правительства следующих стран: Азербайджан, Антигуа и Барбуда, Бразилия, Исламская Республика Иран, Канада, Кипр, Марокко, Мьянма, Тринидад и Тобаго, Турция, Финляндия и Швеция. В связи с этим Комитет отметил, что Секретариат призвал все государства-члены направлять соответствующую информацию Генеральному секретарю, с тем чтобы можно было создать полную базу данных о реестрах судов.

Предложение по проекту резолюции Ассамблеи, призывающей государства-члены и все соответствующие заинтересованные стороны поощрять конкретные меры по предотвращению и пресечению мошеннических действий в секторе морского судоходства

7.14 Комитет напомнил, что документ LEG 107/7 (Объединенные Арабские Эмираты) направлен на содействие обмену информацией в целях выявления и предания гласности случаев фиктивной регистрации судов и создания фиктивных реестров и призывает государства принять надлежащие меры для борьбы с такими действиями. В связи с этим Комитет отметил, что в документе предлагается рассмотреть проект резолюции Ассамблеи, призывающей государства-члены и все соответствующие заинтересованные стороны поощрять конкретные меры по предотвращению и пресечению мошеннических действий в секторе морского судоходства.

7.15 Резолюция, предложенная в документе LEG 107/7, получила широкую поддержку. Большинство членов Комитета высказали мнение о том, что этот документ должен быть принят в качестве резолюции Ассамблеи, однако согласились с тем, что группе, которая будет создана для работы в межсессионный период, следует провести дальнейший анализ предлагаемой резолюции, рассмотреть пути ее принятия и дать соответствующие рекомендации 108-й сессии ЮК.

7.16 После обсуждения Комитет согласился с предложением о создании на данной сессии дистанционной межсессионной группы для работы посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы.

7.17 В ходе обсуждения круга ведения межсессионной группы, предложенного в документе LEG 107/WP.4, некоторые делегации выразили обеспокоенность в связи с предлагаемым пунктом .2 постановляющей части о том, чтобы «рассмотреть и доработать

определения понятий «регистрация» и «реестр» и дать Комитету соответствующие рекомендации», поскольку, по их мнению, эти термины устоялись и любые их дальнейшие обсуждения приведут лишь к открытым политическим спорам, которые будет трудно разрешить и которые отвлекут внимание от работы над эффективными мерами по предотвращению случаев фиктивной регистрации.

7.18 Другие делегации поддержали сохранение предлагаемого пункта .2 в том виде, в каком он представлен в документе LEG 107/WP.4, поскольку рассматриваемые термины создают неразбериху и соответствующие определения были бы полезны для работы группы, которую предстоит образовать. Ряд делегаций предложили переформулировать этот пункт таким образом, чтобы межсессионная группа рассмотрела определения терминов «регистрация» и «реестр» в качестве основы для своей работы.

7.19 Несколько делегаций выразили мнение о том, что важно иметь четкие определения понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр». Вместе с тем первоочередное внимание следует уделить цели этой деятельности, которая заключается в разработке мер по предотвращению фиктивной регистрации и создания фиктивных реестров судов с учетом того, что работу в рамках соответствующего результата планируется завершить в 2021 году.

7.20 Комитет решил внести поправку в пункт .4 предлагаемого круга ведения, исключив из него слово «доработать» и заменив его словами «принимая во внимание результаты рассмотрения пунктов .1, .2 и .3 выше, рассмотреть». С учетом некоторых мнений, высказанных в ходе обсуждения, Комитет решил снять квадратные скобки, в которые заключен пункт .5 предлагаемого круга ведения и внести в него небольшое изменение, добавив слова «в случае необходимости» перед словами «определить вопросы». При этом Комитет также согласился с тем, что решение о приоритизации задач круга ведения должна принимать межсессионная группа.

Образование дистанционной межсессионной группы

7.21 Далее Комитет образовал дистанционную межсессионную группу, координируемую Соединенными Штатами², и поручил ей, принимая во внимание документы LEG 107/7, LEG 107/7/2, LEG 107/7/3 и LEG 107/7/3/Add.1, а также замечания, предложения и решения Комитета, вести работу посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы и:

- .1 доработать определения терминов «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр» и предоставить Комитету соответствующие рекомендации;
- .2 рассмотреть определения терминов «регистрация» и «реестр» и предоставить Комитету соответствующие рекомендации;

² **Всем сторонам, желающим принять участие в работе корреспондентской группы, предлагается связаться с ее координатором:**

Mr. Stephen Hubchen, Correspondence Group Coordinator
United States Coast Guard,
Office of Maritime and International Law (CG-LMI-P)
Tel: +1 202 372 1198
Email: stephen.k.hubchen@uscg.mil

Если вышеуказанный адрес электронной почты недоступен или сообщения не проходят, можно отправить сообщение по адресу led@imo.org и оно будет перенаправлено координатору группы.

- .3 рассмотреть остальные рекомендации, предложения и соображения, содержащиеся в документах LEG 106/7/2, LEG 106/7/4 и LEG 106/7/5, и предоставить Комитету соответствующие рекомендации;
- .4 принимая во внимание результаты рассмотрения пунктов .1, .2 и .3 выше, рассмотреть содержащийся в приложении к документу LEG 107/7 текст проекта резолюции [Юридического комитета] [Ассамблеи], призывающей государства-члены и все соответствующие заинтересованные стороны поощрять конкретные меры по предотвращению и пресечению мошеннических действий в секторе морского судоходства, в целях принятия или одобрения Комитетом для последующего направления на рассмотрение и утверждение 126-й сессии Совета и/или 32-й сессии Ассамблеи, в зависимости от обстоятельств;
- .5 в случае необходимости определить вопросы для дальнейшего рассмотрения Юридическим комитетом на его следующей сессии и подготовить план работы; и
- .6 направить доклад на 108-ю сессию ЮК.

Аудиофайл: пятница, 29 ноября 2019 года

8 ОБЗОР НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ И АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ В КОНВЕНЦИЯХ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ, В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)

8.1 Комитет напомнил, что на его 105-й сессии, состоявшейся в апреле 2018 года, он постановил включить новый результат под названием «Обзор нормативной базы и анализ пробелов в конвенциях, подготовленных Юридическим комитетом, в отношении морских автономных надводных судов (МАНС)» в свою двухгодичную повестку дня на период 2018–2019 годов, указав 2022 год в качестве срока окончания работ.

8.2 Комитет также напомнил, что на его 106-й сессии, состоявшейся в марте 2019 года, он утвердил рамки обзора нормативной базы, а также план и порядок работы, основанные на том же двухэтапном подходе и той же методологии, которые были разработаны Комитетом по безопасности на море (КБМ), и включающие первоначальный обзор документов, относящихся к компетенции Юридического комитета, и опираясь на согласованную методологию рассмотрения вопросов эксплуатации МАНС и анализ наиболее подходящих подходов.

8.3 Комитет далее напомнил, что он принял решение не создавать межсессионную рабочую группу по МАНС, а вместо этого обратился к государствам-членам, которые в порядке добровольной инициативы провели первоначальный обзор и последующий анализ наиболее подходящего подхода к эксплуатации МАНС, представить 107-й сессии ЮК доклад о результатах обоих этапов обзора нормативной базы.

8.4 На рассмотрение Комитета были представлены следующие документы:

- .1 15 докладов, представленных государствами-членами, которые участвовали в данной работе в порядке добровольной инициативы, и содержащих резюме результатов обзора нормативной базы Юридического комитета по каждому из рассматриваемых документов (LEG 107/8/1, LEG 107/8/2, LEG 107/8/3, LEG 107/8/5, LEG 107/8/6, LEG 107/8/7,

LEG 107/8/8, LEG 107/8/9, LEG 107/8/10, LEG 107/8/11, LEG 107/8/12, LEG 107/8/13, LEG 107/8/14, LEG 107/8/15 и LEG 107/8/16);

- .2 два документа, содержащих резюме обзора нормативной базы Юридического комитета: LEG 107/8 с исправлением к нему (Международный морской комитет (ММК)) и LEG 107/8/17 (Секретариат);
- .3 LEG 107/8/18 (Международная федерация ассоциаций капитанов судов (МФАКС)), содержащий комментарии к документам LEG 107/8, LEG 107/8/1, LEG 107/8/5, LEG 107/8/6 и LEG 107/8/11, касающиеся функций капитана, которые были включены в число потенциальных общих пробелов в ходе обзора нормативной базы, проведенного ЮК, КБМ и Комитетом по упрощению формальностей (КУФ); и
- .4 LEG 107/8/4 (Секретариат), содержащий информацию о ходе обзоров нормативной базы, выполняемых КБМ и КУФ в отношении документов, относящихся к компетенции этих комитетов.

8.5 Комитет выразил признательность всем государствам-членам и другим сторонам, которые в порядке добровольной инициативы представили обзор и анализ документов, относящихся к компетенции Комитета.

8.6 Комитет напомнил, что обзор нормативной базы в отношении МАНС является общим тематическим направлением, охватывающим конвенции, относящиеся к компетенции ЮК, КУФ и КБМ, и в связи с этим отметил, что 102-я сессия КБМ и 44-я сессия КУФ перенесли рассмотрение пунктов своей повестки дня, касающихся МАНС, на 103-ю сессию КБМ и 45-ю сессию КУФ соответственно.

8.7 Комитет рассмотрел предложение председателя о том, чтобы сообразно с решениями КУФ и КБМ и с учетом ограниченности времени на текущей сессии, перенести рассмотрение пункта 8 повестки дня «Обзор нормативной базы и анализ пробелов в конвенциях, подготовленных Юридическим комитетом, в отношении морских автономных надводных судов (МАНС)» и документов, представленных в рамках данного пункта, на 108-ю сессию ЮК, с тем чтобы дождаться результатов обсуждения вопроса о МАНС в КБМ.

Аудиофайл: пятница, 27 ноября 2020 года

9 ЕДИНОЕ ТОЛКОВАНИЕ КРИТЕРИЯ УТРАТЫ СОБСТВЕННИКОМ ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ КОНВЕНЦИЯМИ ИМО

9.1 Комитет напомнил, что на своей последней сессии он постановил включить новый результат «Единое толкование критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО» в свою двухгодичную повестку дня на 2020–2021 годы (намеченный срок выполнения – 2021 год).

9.2 Комитет также напомнил о том, что он предложил направлять на 107-ю сессию ЮК конкретные предложения о сфере охвата нового результата и что клубы «Пи энд Ай» вызвались взять на себя координацию неофициальных обсуждений этих предложений.

Межсессионная работа

9.3 Комитет напомнил о том, что в документе LEG 107/9 (Греция, Италия, Канада, Мальта, Польша, МПС и клубы «Пи энд Ай») содержится информация о проделанной после 106-й сессии ЮК межсессионной работе над единым толкованием критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО (критерий), а также об обзоре подготовительных материалов к конвенциям ИМО об ответственности и компенсации ущерба, других связанных с ними архивных документов и документов, освещающих сквозные темы и принципы, обуславливающие практическую невозможность преодоления данного критерия.

9.4 Комитет отметил, что в документе LEG 107/INF.5 (Греция, Италия, Канада, Мальта, Польша, МПС и клубы «Пи энд Ай») содержится подробный обзор подготовительных материалов к Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года), в котором статья 4 Конвенции рассматривается с позиций указанного критерия.

9.5 Комитет также напомнил, что в документе LEG 107/9/1 (Международный морской комитет) представлены комментарии к документам LEG 107/9 и LEG 107/INF.5 и выражается согласие с анализом неофициальной межсессионной группы по разработке единого толкования рассматриваемого критерия и предлагаемых мер, изложенных в пунктах 11.2 и 11.3 документа LEG 107/9.

9.6 Комитет отметил следующие сквозные темы и принципы, указанные в пункте 7.9 документа LEG 107/9:

- .1 формулировка основана на принципе «непреодолимости»;
- .2 формулировка была призвана обеспечить практическую непреодолимость рассматриваемого критерия;
- .3 она была представлена и принята в составе пакета, включавшего более высокие лимиты ответственности (по сравнению с Конвенцией об ограничении ответственности 1957 года);
- .4 она была увязана с возможностью страхования рисков по разумным ставкам и по замыслу должна была соответствовать положениям страхового полиса о действиях судовладельца, лишаящих его права на возмещение ущерба в соответствии с полисом («умышленные виновные действия»);
- .5 она не соответствует критерию «грубой небрежности», поскольку введение данного понятия была отвергнуто государствами на международной конференции; и
- .6 обсуждавшиеся на дипломатической конференции предложения о включении в сферу действия данного критерия работников перевозчика, капитанов судов и других членов экипажа были отклонены, в результате чего действия этих лиц не считаются значимыми для целей применения данного критерия.

9.7 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие замечания по документам LEG 107/9, LEG 107/9/1 и LEG 107/INF.5 и были выражены следующие мнения:

- .1 принципы и темы, указанные в документе LEG 107/9, представляют собой важнейший компромисс, обеспечивающий возможность страхования рисков, и имеют решающее значение для осуществления конвенций об ответственности;
- .2 конвенции об ответственности лежат в основе деятельности ИМО в сфере ответственности, поэтому важно продолжать работу в этом направлении;
- .3 Конвенция ОМТ 1976 года найден удачный баланс между конкурирующими интересами истцов и ответчиков, что было достигнуто путем увеличения лимитов ответственности до максимально возможного уровня, при котором судовладелец может быть застрахован по разумной ставке, при одновременном обеспечении практической невозможности выхода за пределы лимитов ответственности;
- .4 единое толкование может служить руководством для государств и может считаться или не считаться обязательным для национальных судов;
- .5 в случае споров об ответственности капитана или судовладельца компетентные органы соответствующей юрисдикции оценивают ситуацию на основе конкретных фактов и событий, а не чисто абстрактных принципов;
- .6 в едином толковании не удастся учесть все возможные ситуации, связанные с загрязнением окружающей среды вследствие аварий и ответственностью на море; и
- .7 важно принимать во внимание и другие общие принципы, такие как принципы определенности, сбалансированности и устойчивости конвенций ИМО об ответственности и компенсации ущерба.

9.8 Комитет принял к сведению высказанное рядом делегаций замечание о том, что разработка единого толкования должна также основываться на анализе, который представлен в документе LEG 107/6/1 (Австралия и Франция) и может дополнить работу создаваемой группы. По просьбе делегации Франции полный текст ее заявления по данному вопросу приводится в приложении 3 к настоящему докладу.

9.9 Рассмотрев документы LEG 107/9, LEG 107/9/1 и LEG 107/INF.5, Комитет поддержал принятие единого толкования указанного критерия, а также продолжение работы в межсессионный период и представление доклада на 108-й сессии ЮК. Комитет согласился с тем, что принципы и темы, указанные в пункте 7.9 документа LEG 107/9, должны быть отражены в едином толковании.

9.10 Комитет решил, что документ LEG 107/6/1 будет включен во вводную часть круга ведения предлагаемой межсессионной группы, поскольку этот документ содержит разделы, которые могут представлять интерес при обсуждении единого толкования. Комитет также согласился с тем, что в фокусе внимания межсессионной группы должна оставаться работа над единым толкованием и что более широкие вопросы, затронутые в документе LEG 107/6/1, включая предоставление каких-либо данных о претензиях, должны быть отражены в предложении о новом результате, которое должно быть представлено 108-й сессии ЮК, а затем согласовано на данной сессии в том или ином варианте. Комитет далее согласился с тем, что обсуждение вопроса о едином толковании не зависит от результатов обсуждения этого нового результата.

9.11 Комитет напомнил о том, что в документе LEG 107/9/2 (Секретариат) содержатся комментарии к документам LEG 107/9, LEG 107/9/1 и LEG 107/INF.5 и информация о возможных механизмах принятия единого толкования рассматриваемого критерия на основе пунктов 3 а) и b) статьи 31 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года (Венская конвенция), а также о работе в области последующих соглашений и последующей практики в контексте толкования международных договоров, проделанной в последнее время Комиссией международного права (КМП). Комитет также напомнил, что основанная на выводах КМП интерпретирующая резолюция сторон, в которой было бы четко выражено их согласие по существу или общее понимание по вопросу о толковании рассматриваемого критерия, могла бы рассматриваться как последующее соглашение или последующая практика в соответствии с пунктом 3 статьи 31 Венской конвенции.

9.12 Делегации, высказавшиеся по вопросу о механизме принятия единого толкования, выразили мнение о том, что, исходя из анализа, представленного в документе LEG 107/9/2, резолюция конференции государств-участников будет иметь больший юридический вес. В связи с этим Комитет принял к сведению представленное в устной форме разъяснение Секретариата о том, что можно провести конференцию сторон в увязке с сессией Юридического комитета, в ходе которой будет проведено заседание в формате конференции сторон соответствующих конвенций, которые смогут принять единое толкование. Комитет также отметил, что в этом случае резолюция будет представлять собой резолюцию сторон, подготовленную Юридическим комитетом.

9.13 Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную некоторыми делегациями по поводу того, что если единое толкование будет принято в качестве «последующего соглашения» или «последующей практики» в смысле статьи 31 3 а) и b) Венской конвенции, то это может создать юридические сложности, связанные с государствами-участниками, которые не согласятся с этой резолюцией, вследствие чего межсессионной группе и 108-й сессии ЮК следует тщательно рассмотреть вопрос о формате принятия того или иного проекта единого толкования. В связи с этим Комитет решил, что вопрос о механизме принятия единого толкования следует дополнительно рассмотреть в межсессионный период и на 108-й сессии ЮК и что в пункт .2 предлагаемого круга ведения следует внести соответствующие поправки.

9.14 После обсуждения и с учетом пункта 9.11 выше Комитет согласился с предложением о создании на нынешней сессии дистанционной межсессионной группы для работы посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы.

Образование дистанционной межсессионной группы

9.15 Далее Комитет образовал дистанционную межсессионную группу, координируемую Грузией³, и поручил ей, принимая во внимание документы LEG 107/9, LEG 107/9/1, LEG 107/9/2, LEG 107/INF.5 и LEG 107/6/1, а также замечания, предложения и решения Комитета, вести работу посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы:

³

Координатор:

Mr. Ivane Abashidze

Deputy Director, LEPL «Maritime Transport Agency»

Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia

Mobile: +995 (577) 221625

Email: iv.abashidze@mta.gov.ge / ivaneabashidze@gmail.com

- .1 разработать текст проекта единого толкования критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО, отражающего принятые на 107-й сессии ЮК решения о принципах, лежащих в основе данного критерия;
- .2 разработать текст и дополнительно рассмотреть механизм принятия проекта единого толкования, который может быть утвержден резолюцией либо Конференции государств-участников, либо Ассамблеи, либо Юридического комитета; и
- .3 представить доклад 108-й сессии ЮК, с тем чтобы доработать указанные выше единое толкование и текст резолюции, а также решить вопрос о механизме принятия этой резолюции на указанной сессии.

Аудиофайлы: пятница, 27 ноября 2020 года, и понедельник 30 ноября 2020 года

10 ВОПРОСЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19

10.1 Комитет был проинформирован о том, что пункт 10 повестки дня является новым пунктом, который был добавлен в связи с рассмотрением воздействия пандемии COVID-19 на работу Комитета.

10.2 В связи с этим Комитет рассмотрел документ LEG 107/10/1 (Секретариат), в котором содержится обзор работы Группы по антикризисным действиям в поддержку моряков (SCAT), которая была создана Генеральным секретарем в апреле 2020 года в ответ на растущую обеспокоенность в связи с кризисом смены экипажей, вызванным пандемией COVID-19.

10.3 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 активное участие SCAT в процессах смены экипажей во всем мире приветствуется и заслуживает высокой оценки и поддержки;
- .2 политические указания Генерального секретаря являются чрезвычайно полезными при разработке национальной политики и подходов к смене экипажей;
- .3 содействие безопасной смене экипажей является общей обязанностью всех заинтересованных сторон в морской отрасли, включая государства флага, государства порта и страны происхождения моряков;
- .4 кризис COVID-19 доказал, что морской транспорт крайне важен для мировой экономики, и поэтому назначение моряков в качестве ключевых работников имеет огромное значение;
- .5 моряки имеют право на справедливые и достойные условия труда, и необходимо неукоснительно соблюдать и осуществлять КТМС 2006 года;
- .6 пункты 2 и 3 круга ведения SCAT следует скорректировать, поскольку представляется некорректным, чтобы SCAT направляла письма непосредственно министрам и Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Это должен делать Генеральный секретарь;

- .7 что касается пункта 4 круга ведения, то Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в ближайшее время примет резолюцию о смене экипажей. В качестве последующей меры рекомендуется представить информацию по пункту «Мировой океан и морское право» Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, который касается вопросов ИМО;
- .8 количество портов, в которых разрешена смена экипажей, все еще слишком мало;
- .9 включение в договоры фрахтования положений, препятствующих смене экипажей, противоречит передовой практике и принципам корпоративной социальной ответственности и подрывает усилия, предпринимаемые для содействия смене экипажей в целях обеспечения безопасности экипажа и судна;
- .10 положения договоров фрахтования не должны запрещать смену экипажа, и фрахтователи, применяющие такие положения, действуют незаконно;
- .11 БИМКО разработал и одобрил положение договора фрахтования об отклонении от курса для смены экипажа, однако это новое положение пока не получило широкого распространения; и
- .12 крайне важно, чтобы государства сотрудничали в целях создания устойчивой системы, которая позволяла бы морякам эффективно совершать поездки в свои страны и обратно, на суда и с судов.

10.4 После обсуждения Комитет выразил свою признательность Генеральному секретарю за создание SCAT и поблагодарил его и членов группы за их постоянные усилия по преодолению кризиса, связанного со сменой экипажей.

10.5 Секретариат пояснил, что деятельность SCAT, как разъясняется в пункте 4 документа LEG 107/10/1, развивалась с течением времени и любое взаимодействие на министерском уровне осуществляется Генеральным секретарем лично. Генеральный секретарь также тесно сотрудничал с Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, который крайне заинтересован в урегулировании кризиса, связанного со сменой экипажей, и всецело поддерживает усилия ИМО и МОТ.

10.6 Делегация Бельгии проинформировала Комитет о том, что все соответствующие национальные и региональные органы власти Бельгии приняли протокол о смене экипажей. В соответствии с этим протоколом смена экипажей на всех судах, независимо от национальной принадлежности моряков, разрешена во всех бельгийских портах. Делегация Бельгии предложила направить этот протокол всем заинтересованным делегациям. В соответствии с просьбой делегации Бельгии полный текст ее заявления приводится в приложении 3 к настоящему докладу.

10.7 МФТ обратилась к Комитету с просьбой содействовать сотрудничеству между государствами-членами в осуществлении рамок протоколов для обеспечения безопасной смены судовых экипажей, а также поощрять государства-члены к внедрению систем, позволяющих использовать увольнения на берег, обеспечивать медицинский уход за моряками и признавать моряков в качестве ключевых работников. В соответствии с просьбой МФТ полный текст ее заявления приводится в приложении 3 к настоящему докладу.

10.8 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе LEG 107/10/1, и призвал заинтересованные делегации представить на рассмотрение 108-й сессии ЮК предложения по применению в договорах фрахтования «положений о несменяемости экипажа».

Аудиофайл: понедельник 30 ноября 2020 года

11 ПИРАТСТВО

11.1 Ввиду ограниченности времени Комитет постановил отложить рассмотрение этого пункта повестки дня в целом и перенумерованного документа LEG 107/17/1 до своей 108-й сессии.

11.2 Делегации Маршалловых Островов и Сент-Китса и Невиса выступили с заявлениями в отношении недавних случаев пиратства, тексты которых, по просьбе этих делегаций, приводятся в приложении 3 к настоящему докладу.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

12 РАБОТА ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО

12.1 Ввиду ограниченности времени Комитет постановил отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей 108-й сессии.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

13 МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К МОРСКОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ

13.1 Ввиду ограниченности времени Комитет постановил отложить рассмотрение этого пункта повестки дня в целом до своей 108-й сессии.

13.2 Комитет поздравил г-жу Камилу Алехандру Барриентос Пинеду из Гватемалы, присутствовавшую на дистанционном заседании, с ее диссертацией «A Legal Analysis of Measures Adopted to Prevent Unlawful Practices Associated with the Fraudulent Registration of Ships», которая была удостоена премии Генерального секретаря ИМО за лучшую диссертацию 2018–2019 учебного года.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

14 ОБЗОР СОСТОЯНИЯ КОНВЕНЦИЙ И ДРУГИХ ДОГОВОРНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ

14.1 Ввиду ограниченности времени Комитет постановил отложить рассмотрение этого пункта повестки дня в целом до своей 108-й сессии.

14.2 Делегация Объединенных Арабских Эмиратов проинформировала Комитет о прогрессе, достигнутом в деле присоединения к Протоколу ОМТ 1996 года и Бункерной конвенции 2001 года, и заявила, что соответствующие документы о присоединении будут сданы на хранение Генеральному секретарю в установленном порядке.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

15 ПРОГРАММА РАБОТЫ

Предложения по новым результатам

15.1 Комитет отметил, что на текущую сессию Юридического комитета было направлено два предложения о новых результатах:

- .1 предложение о добавлении нового результата, касающегося справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море (LEG 107/14, LEG 107/14/3 и LEG 107/14/4); и
- .2 предложение о новом результате, касающемся разработки руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта (LEG 107/14/1 и LEG 107/14/5).

15.2 При рассмотрении этих двух предложений Комитет принял во внимание положения документа об *организации и методе работы Юридического комитета* (LEG.1/Circ.9) и предварительную оценку данных двух предложений, проведенную председателем во взаимодействии с заместителем председателя и Секретариатом (LEG 107/WP.2).

Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море

15.3 Комитет рассмотрел документ LEG 107/14 (Грузия, Малайзия, Украина, Филиппины, МПС, МФАКС, Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО), Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов (ИНТЕРКАРГО), Международная ассоциация судовых менеджеров (ИнтерМенеджер), МФТ и Международная ассоциация женщин по судоходству и торговле (МАЖСТ), в котором предлагается новый результат, касающийся справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море, и документ LEG 107/14/4 (ИнтерМенеджер), в котором содержатся комментарии к документу LEG 107/14.

15.4 После подробного обсуждения Комитет согласился с тем, что «Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море» является вопросом, который должен быть рассмотрен Юридическим комитетом, и выразил свою поддержку в целом предлагаемого нового результата. Комитет высказал следующие замечания:

- .1 криминализация моряков, задержанных по подозрению в совершении преступлений, и несправедливое обращение с ними, является вопросом прав человека. Задержанные моряки должны получать юридическое представительство и доступ к медицинской и консульской помощи; обращение с ними должно быть справедливым;
- .2 моряков следует считать невиновными до тех пор, пока их вина не будет доказана, и их права человека должны соблюдаться независимо от их национальности и флага судна. Следует прилагать все усилия для улучшения положения моряков;
- .3 при рассмотрении вопроса о справедливом обращении с моряками следует принимать во внимание существующую международную правовую

базу, а справедливое обращение следует понимать так, как это предусмотрено всеми документами по правам человека; и

- .4 учитывая различия между внутренними правовыми системами, упомянутое руководство было бы весьма полезно для обеспечения справедливого обращения с моряками во всех юрисдикциях. В руководстве должно быть учтено, что справедливое обращение с моряками регулируется внутренним законодательством.

15.5 В заключение Комитет постановил:

- .1 включить новый результат «Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море» в двухгодичные повестки дня Юридического комитета на 2020–2021 и 2022–2023 годы (намеченный срок выполнения – 2023 год);
- .2 обратиться с просьбой направлять конкретные предложения на 108-ю сессию ЮК для рассмотрения и принятия решения о сфере охвата нового результата после подробного рассмотрения всех предложенных мер; и
- .3 включить данный пункт в предварительную повестку дня 108-й сессии ЮК.

15.6 Несколько делегаций, включая делегации наблюдателей от МФТ, МФАКС, МПС и ИнтерМенеджер, обратили внимание Комитета на тот факт, что моряки содержатся под стражей, даже если они не совершили никакого преступления по своей воле. В некоторых случаях они содержались под стражей в течение длительного времени, без справедливого судебного разбирательства и в нарушение их основных прав человека. В соответствии с просьбой указанных делегаций их заявления приводятся в приложении 3 к настоящему докладу.

15.7 Комитет принял к сведению документ LEG 107/14/3 (Секретариат), содержащий запрошенную Комитетом на его 106-й сессии информацию о взаимодействии с МОТ в отношении возможного создания совместной рабочей группы по справедливому обращению с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море.

15.8 Комитет отметил, что 6 декабря 2019 года секретариаты ИМО и МОТ провели совещание для обсуждения возможных дальнейших действий. В заключение Комитет решил в срочном порядке просить СТК МОТ по КТМС 2006 года санкционировать создание трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО для выявления и решения проблем моряков и проблем, обусловленных человеческим фактором, что потребует одобрения со стороны Административного совета МОТ в ходе его заседания в ноябре 2021 года, как это было рекомендовано отраслевым совещанием МОТ; и предложил КБМ обратиться к Совету с аналогичной просьбой при рассмотрении доклада шестой сессии Подкомитета по человеческому фактору, подготовке и несению вахты (6-я сессия Подкомитета НТВ), содержащегося в документе MSC 102/13/2, представленном Секретариатом.

Руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта

15.9 Комитет рассмотрел документ LEG 107/14/1 (Китай), в котором предлагается новый результат по разработке руководства по действиям в случаях оставления моряков

без помощи для органов власти государств порта, а также документ LEG 107/14/5 (Индонезия и Филиппины), в котором высказываются замечания по документу LEG 107/14/1 и предлагаются элементы для разработки руководства.

15.10 Комитет принял к сведению содержащуюся в документе LEG 107/14/1 информацию о том, что разработка руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта позволит внедрить единую процедуру, которая будет способствовать устойчивому развитию судоходной отрасли.

15.11 Комитет также принял к сведению содержащееся в документе LEG 107/14/5 предложение об учреждении рабочей группы для включения ряда элементов в конкретный проект руководства по защите моряков в случаях оставления их без помощи и проведения анализа пробелов в реагировании на инциденты с оставлением моряков.

15.12 После подробного обсуждения этого предложения Комитет в целом поддержал предложение о включении нового результата, касающегося разработки руководства по действиям в случае оставления моряков без помощи для органов государств порта и флага, с учетом нижеследующих замечаний:

- .1 случаи оставления моряков без помощи относятся к сфере общей ответственности государств порта и государств флага, и поэтому в название результата должны также быть включены государства флага;
- .2 после того как в 2017 году вступили в силу в поправки 2014 года к КТМС 2006 года, произошло резкое увеличение числа случаев оставления моряков без помощи. Хотя эти поправки и предусматривают обязательство по обеспечению страхования, они не охватывают расходы на репатриацию и замену экипажа;
- .3 расходы на репатриацию уже учтены в поправках 2014 года и связанных с ними руководствах; и
- .4 этот вопрос относится к сфере компетенции ИМО и МОТ, поэтому руководства по действиям в случае оставления моряков без помощи для государств флага и государств порта должны рассматриваться совместно. Этим вопросом должен заниматься СТК, а также совместная рабочая группа ИМО/МОТ, которая, как хотелось бы надеяться, будет создана.

15.13 В заключение Комитет постановил:

- .1 включить новый результат в рамках программы работ по подготовке руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для государств флага и государств порта в двухгодичные повестки дня на 2020–2021 и 2022–2023 годы (намеченный срок выполнения – 2022 год);
- .2 обратиться с просьбой направлять конкретные предложения на 108-ю сессию ЮК для рассмотрения сферы охвата нового результата; и
- .3 включить данный пункт в предварительную повестку дня 108-й сессии ЮК.

15.14 МОТ сообщила Комитету о том, что, как и в случае с новым результатом, касающимся справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море, об этом новом результате должен быть проинформирован СТК МОТ по КТМС 2006 года в связи с созданием трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО по выявлению и решению проблем моряков и проблем, обусловленных человеческим фактором, о которой говорится в пункте 15.8. В разработке руководств, связанных с этим новым результатом, должны участвовать как ИМО, так и МОТ.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

Отчет о состоянии результатов, запланированных на текущий двухгодичный период (2020–2021 годы)

15.15 Комитет напомнил, что на своей 122-й очередной сессии Совет утвердил решения Комитета по результатам на двухгодичный период 2018–2019 годов и по результатам на текущий двухгодичный период.

15.16 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе LEG 107/14/2, представленном Секретариатом, о том, что, в соответствии с пунктом 9.1 резолюции о *применении Стратегического плана Организации* (резолюция А.1111(30)) отчеты о состоянии результатов, включенных в перечень результатов, прилагаются к докладам о каждой сессии подкомитетов и комитетов и к докладу Совета Ассамблеи за двухгодичный период. В этих отчетах отдельно указываются новые результаты, одобренные к включению в повестки дня двухгодичных периодов.

15.17 Комитету было предложено рассмотреть подготовленный Секретариатом и содержащийся в приложении к документу LEG 107/14/2 проект отчета о состоянии результатов, запланированных на текущий двухгодичный период (2020–2021 годы), включая все результаты, касающиеся Юридического комитета. В частности, Комитету было предложено рассмотреть вопрос об удалении квадратных скобок из столбца «Состояние результата на год 1» текущего двухгодичного периода.

15.18 Комитет одобрил содержащийся в приложении 1 к настоящему докладу отчет о состоянии результатов, запланированных на текущий двухгодичный период, для представления Совету.

Пункты для включения в повестку дня 108-й сессии ЮК

15.19 Комитет одобрил перечень основных пунктов для включения в повестку дня 108-й сессии ЮК, содержащийся в документе LEG 107/WP.3 и приведенный в приложении 2 к настоящему докладу.

Время проведения заседаний следующей сессии Комитета

15.20 Комитет решил, что следующая сессия должна продолжаться 5 дней и включать восемь полноценных заседаний с устным переводом.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

16 ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

Выборы председателя и заместителя председателя

16.1 В соответствии с правилом 18 своих Правил процедуры Комитет единодушно переизбрал г-на Фолькера Шёфиша (Германия) председателем и г-жу Джиллиан Грант (Канада) заместителем председателя на 2021 год.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

17 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Новый модуль ГИСИС по национальному морскому законодательству

17.1 Комитет принял к сведению документ LEG 107/16 (Секретариат), в котором содержится информация о запуске нового модуля ГИСИС по национальному морскому законодательству, призванного облегчить предоставление и распространение информации о национальном законодательстве, имплементирующем конвенции ИМО.

17.2 Комитет призвал правительства использовать этот модуль и направлять в Секретариат комментарии, замечания и предложения по его совершенствованию.

Новый документ ЮНСИТРАЛ о продажах судов на основании судебных решений в иностранных юрисдикциях и их признании

17.3 Комитет принял к сведению содержащуюся в документе LEG 107/16/1 (Секретариат) информацию о ходе работы над проектом документа о продажах судов на основании судебных решений в контексте деятельности Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). Один из вопросов, рассматриваемых ЮНСИТРАЛ, касается предлагаемого централизованного сетевого хранилища уведомлений и свидетельств о продажах по решению суда.

17.4 Комитет был проинформирован о том, что Секретариат ЮНСИТРАЛ связался с Секретариатом ИМО с целью изучения возможностей для размещения предусмотренного проектом документа сетевого хранилища на базе ИМО в форме нового модуля ГИСИС и что Секретариат ИМО в предварительном порядке сообщил, что такая договоренность должна быть одобрена Юридическим комитетом и доведена до сведения Совета ИМО.

17.5 В ходе обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 ММК заявил, что было бы крайне полезно создать централизованное хранилище, в котором могли бы размещаться копии как уведомлений, так и свидетельств о продаже судов на основании судебных решений. Создание централизованного хранилища, несомненно, пойдет на пользу реестрам государств флага, залогодержателям, потенциальным покупателям, компаниям, кредитующим суда, предприятиям морской отрасли и судебным органам. В соответствии с просьбой ММК полный текст заявления приводится в приложении 3 к настоящему докладу;
- .2 следует продолжить изучение вопроса о размещении хранилища ЮНСИТРАЛ в ИМО; и

- .3 учитывая, что Комитет не принял окончательного решения по этому вопросу на своей 103-й сессии, обсуждение вопроса о продаже судов на основании судебных решений должно быть продолжено.

17.6 Комитет предложил Секретариату принять необходимые меры для возможного размещения сетевого хранилища, предусмотренного проектом документа ЮНСИТРАЛ о продажах судов на основании судебных решений в иностранных юрисдикциях и их признании, в форме дополнительного модуля ГИСИС и представить доклад о ходе этой работы 108-й сессии ЮК.

Согласованное толкование Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года) и Руководство по исковым требованиям на основании Бункерной конвенции 2001 года

17.7 Комитет предложил Исламской Республике Иран представить дополнительную информацию к документу LEG 107/6/4 108-й сессии ЮК.

17.8 Рассмотрев документ LEG 107/17 (клубы «Пи энд Ай»), Комитет поддержал разработку руководства по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года под эгидой и от имени Организации.

17.9 Комитет принял к сведению опасения, высказанные некоторыми делегациями в связи с тем, что, в отличие от ситуации с Руководством по исковым требованиям Фонда 1992 года, соответствующего фонда для исковых требований на основании Бункерной конвенции нет и что предлагаемое руководство будет в неявной форме рассматривать вопрос о том, каким образом национальные суды будут толковать Бункерную конвенцию, представляя собой единое толкование Конвенции Юридическим комитетом.

17.10 Комитет также отметил, что следует внимательно рассмотреть вопрос о подготовке проекта предлагаемого руководства, поскольку оно не должно противоречить Руководству по исковым требованиям Фонда 1992 года, несмотря на существенные различия между этими двумя документами.

17.11 Комитет предложил клубам «Пи энд Ай» представить более подробное предложение по документу LEG 107/17 108-й сессии ЮК для дальнейшего рассмотрения на указанной сессии с учетом высказанных замечаний и опасений.

17.12 Комитет отметил, что делегации, заинтересованные в продвижении этой работы в межсессионный период, могут связаться с клубами «Пи энд Ай»⁴.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

18 РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА О ЕГО 107-Й СЕССИИ

18.1 Проект доклада Комитета (LEG 107/WP.1/Rev.1) был подготовлен Секретариатом для рассмотрения и принятия Комитетом с учетом положений Временного руководства.

⁴ Контактное лицо клубов «Пи энд Ай» – Mr. David Baker, с которым можно связаться по адресу: David.Baker@igpandi.org

18.2 В связи с этим в ходе виртуального заседания, состоявшегося во вторник, 1 декабря 2020 года, делегациям была предоставлена возможность высказать свои замечания к проекту доклада, а для желающих представить дополнительные комментарии к решениям Комитета посредством переписки был установлен крайний срок их подачи – четверг, 10 декабря 2020 года, 23:59 (GMT), как было указано председателем в документе LEG 107/18.

18.3 После рассмотрения замечаний, полученных в порядке, указанном в документе LEG 107/18/1, доклад Комитета был утвержден, и сессия была закрыта в 23:59 (GMT) в пятницу, 11 декабря 2020 года, в соответствии с правилом 35 Правил процедуры Юридического комитета.

18.4 Итоговый доклад Комитета был затем размещен на веб-сайте IMODOCS в качестве документа LEG 107/18/2.

Аудиофайл: вторник, 1 декабря 2020 года

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ, ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА 2020–2021 ГОДЫ

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
1. Повышение эффективности осуществления	1.2	Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОСРГ и НРС, для включения в ОПТС	Постоянно	КТС	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК		Заданий не поступало		
1. Повышение эффективности осуществления	1.4	Анализ сводных кратких отчетов о проверках	Ежегодно	Ассамблея	КБМ/КЗМС/ЮК/КТС/III	Совет	Заданий не поступало		С 120/D, пункты 7.1 и 7.2
1. Повышение эффективности осуществления	1.7	Выявление тематических приоритетов в области безопасности и охраны на море, защиты морской среды, содействия развитию морского транспорта и морского законодательства	Ежегодно	КТС	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК		Заданий не поступало		
1. Повышение эффективности осуществления;	1.31	Меры по предотвращению противозаконных действий, связанных с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов	2021	ЮК			Выполняется		
2. Интеграция новых и перспективных технологий в нормативную базу	2.20	Обзор нормативной базы и анализ пробелов в конвенциях, подготовленных Юридическим комитетом, в отношении морских автономных надводных судов (МАНС)	2022	ЮК			Выполняется		
4. Участие в управлении ресурсами океана	4.2	Вклад в ОПТС по возникающим вопросам устойчивого развития и достижения ЦУР	Постоянно	КТС	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК		Заданий не поступало		

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
5. Содействие развитию и повышению безопасности международных перевозок в глобальном масштабе	5.4	Пересмотренные рекомендации относительно предотвращения пиратства и вооруженного разбоя с целью отразить возникающие тенденции и модели поведения	Ежегодно	КБМ	ЮК		Заданий не поступало		
6. Обеспечение эффективности нормативной базы	6.1	Единое толкование положений конвенций ИМО, касающихся вопросов безопасности, охраны, окружающей среды и ответственности и компенсации ущерба	Постоянно	КБМ/КЗМС/ЮК/КТС	ССС/III/NCSR/PPR/SDC/SSE		Текущая работа		
6. Обеспечение эффективности нормативной базы	6.12	Стратегии, разработанные для содействия вступлению в силу Протокола ОВВ и выработке согласованного толкования	2021	ЮК			Выполняется		
6. Обеспечение эффективности нормативной базы	6.20	Единое толкование критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО	2021	ЮК			Выполняется		
7. Обеспечение организационной эффективности	7.1	Одобренные предложения по разработке, обслуживанию и расширению возможностей информационных систем и соответствующие рекомендации (ГИСИС, веб-сайты и т. п.)	Постоянно	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Текущая работа		
7. Обеспечение организационной эффективности	7.9	Пересмотренные документы по организации и методу работы, по мере необходимости	2021	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Заданий не поступало		LEG.1/Circ.9

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
ПР. Прочая работа	ПР 13	Одобрённые предложения по новым результатам на двухгодичный период 2020–2021 годов, принятые комитетами	Ежегодно	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Выполнено		
ПР. Прочая работа	ПР 17	Рассмотрение докладов о применении совместного Руководства ИМО/МОТ по справедливому обращению с моряками, а также, при необходимости, последующие дополнительные действия	Ежегодно	ЮК			Отложено		
ПР. Прочая работа	ПР 18	Рекомендации по вопросам, касающимся роли Организации, в рамках ЮНКЛОС	Ежегодно	ЮК			Отложено		
ПР. Прочая работа	ПР 20	Предоставление рекомендаций по вопросам, направленным в Комитет в связи с осуществлением документов ИМО	Ежегодно	ЮК			Отложено		
ПР. Прочая работа	ПР 22	Предоставление рекомендаций в целях обеспечения доступа к всеобъемлющей информации о национальном законодательстве и укрепления потенциала судебных органов	Ежегодно	ЮК			Отложено		
ПР. Прочая работа	ПР 23	Сотрудничество с Организацией Объединённых Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	2021	Ассамблея	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС	Совет	Выполняется		

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
ПР. Прочая работа	ПР 24	Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	2021	Ассамблея	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС	Совет	Выполняется		
ПР. Прочая работа	ПР 37	Рассмотрение докладов по вопросу о финансовом обеспечении в случае оставления моряков без помощи и обязанностей судовладельцев в отношении вытекающих из договоров требований в связи с телесными повреждениями или смертью моряков, в свете хода работ по внесению поправок в КТМС МОТ 2006 года	2021	ЮК			Выполняется		
ПР. Прочая работа	ПР 44	Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю	2021	КБМ/КУФ/ЮК			Выполняется		
ПР. Прочая работа	Подлежит уточнению	Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море	2023	ЮК			Выполняется		
ПР. Прочая работа	Подлежит уточнению	Руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов государства порта и государства флага	2022	ЮК			Выполняется		

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПУНКТЫ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПОВЕСТКУ ДНЯ 108-Й СЕССИИ ЮК

Основные пункты для включения в повестку дня 108-й сессии Юридического комитета

1 Для включения в повестку дня 108-й сессии Юридического комитета предлагаются следующие основные пункты:

Содействие вступлению в силу и выработке согласованного толкования Протокола ОВВ 2010 года

Справедливое обращение с моряками:

- Предоставление финансового обеспечения на случай оставления моряков без помощи и обязанности судовладельцев в отношении вытекающих из договоров требований в связи с телесными повреждениями или смертью моряков, в свете хода работ по внесению поправок в Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года
- Справедливое обращение с моряками в случае морской аварии
- Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море
- Руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов государства порта и государства флага
- Вопросы работы Юридического комитета в условиях пандемии COVID-19

Рекомендации и руководящие указания, связанные с осуществлением документов ИМО

Меры по предотвращению противозаконных действий, связанных с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов

Обзор нормативной базы и анализ пробелов в отношении морских автономных надводных судов (МАНС)

Единое толкование критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО

Пиратство

Работа других органов ИМО

Мероприятия в области технического сотрудничества, относящиеся к морскому законодательству

Обзор состояния конвенций и других договорных документов, подготовленных Юридическим комитетом

Программа работы

Выборы должностных лиц

Прочие вопросы

Рассмотрение доклада Комитета о его 108-й сессии

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
ЗАЯВЛЕНИЯ ДЕЛЕГАЦИЙ

OPENING

Statement by the delegation of Turkey

On 22 November 2020, during morning hours, a warship under command of Operation Irini of European Union, hailed and interrogated in detail the Turkish-flagged container vessel "M/V Roseline A" which was sailing in the high seas and carrying commercial goods and humanitarian aid from Turkey to Libyan port Misrata.

Even though, the master of the vessel acted cooperatively and shared detailed information on her cargo and route via radio communication, armed elements of Operation Irini boarded the vessel and conducted a lengthy "inspection" for hours. All crew members, including the shipmaster, were forcibly searched, gathered and confined in a single location, the containers were searched by use of force, while the shipmaster was placed under the custody of an armed serviceman. While the Protocol of 2005 to the SUA Convention states that all persons on board should be treated in a manner which preserves their basic human dignity, the armed inspection team obviously violated this rule; ill-treated them and denied their basic needs.

This intervention was conducted without the consent of either Turkey, as the flag State, or the master of the vessel, in contradiction to Protocol of 2005 to the SUA Convention. In spite of the declaration of the shipmaster regarding the nature of the cargo, the intervention was launched upon vague suspicion and lasted until after midnight and was only terminated upon persistent objections of Turkey. The armed personnel continued to remain on board, delayed its course, unjustifiably hindered M/V Roseline A's freedom and left her in the morning of the following day.

Until now, no clear evidence has been put forward for the inspection. The statement made by Operation Irini indicates that the pattern of navigation of the vessel was a reasonable ground to suspect that she is acting in violation of the UNSC arms embargo.

Dear distinguished delegates, the ship operates under widely-reputable company, and flies reputable flag of a State who is one of IMO founder States and its Council Member more than two decades. Navigation pattern of a vessel cannot be solely considered as a reasonable ground that she is violating the UN arms embargo nor justifies the disproportionate measures taken.

Otherwise, taking into consideration all possible reasons, most of the ships in the world can be inspected arbitrarily based on their routes, which is totally unacceptable.

Turkey strictly bounds herself with UNSC resolutions. We would like to underline that according to Protocol of 2005 to the SUA Convention, it is unquestionably clear that obtaining flag State consent before interfering with commercial ships in high seas is essential. UN Security Council resolutions on the Libyan arms embargo do not overrule this obligation. Operation IRINI stated this intervention was commenced without flag State's consent and also stated the inspection was suspended when the flag State notified Operation IRINI of refusing to grant the permission for the inspection of the vessel. Should there is no need to obtain flag State's consent, why did they suspend the intervention based on flag State's request. The statements of operation Irini contradict each other and the facts remain unclear.

As you know, the core mission of IMO is ensuring safe, secure, sustainable shipping and we all know that IMO attaches the highest priority to the need of ensuring that its numerous rules and standards contained in the Conventions are properly implemented.

We deeply regret that our vessel, which as became apparent has not violated the arms embargo, was withheld from her route for hours under severe weather conditions. We also regret to say that during the inspection, the seafarers, who were cooperative during the search, were detained and inhumanely-treated, gathered at a confined space and unallowed their basic needs, this behaviour is also in contravention of Protocol of 2005 to the SUA Convention and UNSCR 2292 which stresses Member States' obligations under international human rights law.

Dear distinguished delegates, as all you know seafarers are conducting a very difficult duty due to the COVID-19 pandemic and with the leadership of Mr. Secretary-General, this Organization is trying to make seafarers life easier.

Turkey declares again that this intervention has violated the basic principles of international law, jeopardizes the principle of freedom of navigation and the operation of international commercial shipping. Illegitimate practices by this operation will thus no doubt hinder freedom of navigation in the Mediterranean, where world maritime trade is highly dense. We invite all Member States to respect the human rights of the seafarers, freedom of navigation and continuity of maritime transport without unnecessary and unlawful interruption.

We protest this unlawful and forceful act. We believe, further action should be taken by this Organization so as to prevent and suppress this kind of unlawful acts against international shipping and basic human dignity of the seafarers in the future. Turkey reserves all rights to compensation for the damages and losses that may arise as a result of this unlawful and forceful act.

Finally, I would like to highlight that Turkey will take all necessary steps for the prevention of such occurrences in the future, including submitting new proposals at related IMO bodies in this regard.

Statement by the delegation of Germany

Thank you for giving me the floor, Mr. Chair.

In fact, we cannot comment on the military details regarding the case reported by the distinguished Delegation of Turkey.

However, we trust that all naval forces deployed in the Mediterranean Sea fully comply with the rules and the mandate of the Security Council of the United Nations by resolution 2292/2016, which is actually in force aiming at the interdiction of illegal transports of military cargo to Libya.

This case is however not appropriate for a political discussion in IMO.

Thank you, Mr. Chair.

AGENDA ITEM 4

Statement by the delegation of Panama

Muchas gracias Sr. Presidente.

Buenos días distinguidos delegados,

En esta oportunidad nos gustaría hacer varios comentarios con relación a los documentos en discusión. Para esto, citaremos primeramente el documento LEG 107/4. Con respecto a este documento, quisiéramos manifestar mediante esta intervención que en nuestro registro se realizó un análisis comparativo de la información contenida en el anexo de este documento y los datos que se mantienen en nuestro registro y que incluyen todos los casos de la base de datos conjunta OMI/OIT, percatándonos de lo siguiente:

- Este informe habla de 93 casos registrados como buques de bandera panameña, sin embargo, 34 buques, en la actualidad, no se encuentran en el registro por diferentes situaciones tales como desguace, cancelación de oficio, cambio de bandera, venta judicial entre otros.
- Por tal razón, resaltamos que solo 59 buques del registro de Panamá se encuentran activos; de los cuales 28 casos han sido resueltos; 14 se encuentran en disputa ante los Tribunales; 11 no se han resueltos; y 6 están inactivos.

Con respecto al documento LEG 107/4/1, la República de Panamá, agradece a la ITF por su gran labor y por presentarnos este documento donde se presenta un análisis de los casos de abandono, que comprende el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019. Durante dicho período, la ITF notificó el abandono de 231 marinos en 19 buques, en donde Panamá solamente tiene un caso reportado en este documento. Aunado a esto, reconocemos que en el documento LEG 107/10/2 tenemos listados otros incidentes, los cuales nuestro registro, caracterizado por su responsabilidad y compromiso con nuestra gente de mar, se encuentra trabajando en resolver.

Nuestra administración considera necesario mencionar el caso de "SHAN YUAN BAO", donde se señala que *"Panamá le retiró el pabellón...por presuntas infracciones de sanciones internacionales. Esto dio lugar a grandes problemas para organizar la repatriación de la tripulación, que no cobró ninguno de sus salarios adeudados."* En este caso en particular, consideramos que es importante notificar que nuestro registro tomó esa decisión de cancelar el pabellón debido a una comunicación/solicitud recibida por parte del Comité de Seguridad de las Naciones Unidas, de tomar medidas enérgicas ante estas infracciones internacionales y por ende, se acató la solicitud.

Para finalizar nos gustaría llamar la atención sobre el documento LEG 107/4/3 presentado por la Cámara Naviera Internacional en donde nuestra administración desea manifestar que, a la fecha, Panamá tiene el caso de "QUEEN HELENA" el cual fue reportado en la base de datos el 28 de febrero de 2020, sin embargo, la queja inició en abril de 2019. En este caso, Panamá activó la garantía financiera, y el P&I pagó los cuatros meses acorde a la garantía financiera y repatrió 12 de los 16 tripulantes a bordo. La tripulación restante no había podido ser repatriada por el impedimento por parte del Estado rector de puerto. A pesar de los diversos intentos de Panamá, e inclusive con asistencia diplomática, finalmente los tripulantes restantes fueron repatriados el 06 de octubre 2020, y este hecho debería ser considerado como una violación a los derechos humanos de la tripulación a bordo, y el no cumplimiento a la Norma A.2.5.1.8 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Nuestra Administración considera que el tema del impedimento de repatriar a los tripulantes, por parte de las autoridades o Estados, hasta tanto la tripulación sea reemplazada debe ser ampliamente discutido, y recomendamos adoptar medidas que busquen garantizar que estas situaciones no persistan.

Nuestra Administración apoya la recomendación realizada por la Cámara Naviera Internacional, de alentar a más Estados a ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y recordar a los Estados Parte y a las otras partes involucradas sus responsabilidades en lo que respecta a la gente de mar abandonada.

Quisiéramos que esta intervención se haga constar en el informe final de este comité.

Muchas gracias Sr. Presidente.

Statement by ICS

Thank you, Chair,

ICS would like to thank the IMO and ILO secretariats for their assistance in trying to resolve abandonment cases. ICS is concerned about the increase in cases over recent months which have not been formally reported at this meeting and note the particular challenges experienced in the wake of the COVID-19 pandemic. ICS would however encourage all parties to honour their responsibilities towards seafarers affected by abandonment. Our thanks also to the various parties who submitted papers for this meeting due to be held earlier this year.

Our document LEG 107/4/3 commented on the global abandonment of seafarers' situation late last year and highlighted some ongoing concerns but it is out of date given the increase in cases on recent months.

As the ILO Shipping industry Social Partner ICS has been actively involved in all international discussions relating to abandonment since 1998 and on amendments to the ILO Maritime Labour Convention relating to crew claims and abandonment, which entered into force in 2017. The fifth Joint IMO/ILO Working Group meeting in January 2004 established a need to establish a database on abandonment of seafarer cases to be hosted by ILO. The database contains a list of vessels reported as abandoned in various global ports.

It is important for all to maintain an accurate list of cases. Press articles have mentioned abandonment cases not reported in the database. Some were bona fide but others not. Cases reported swiftly are often resolved quickly, whereas cases left unreported are much more complex to resolve, often severely affecting seafarers and their families. In many such cases, the situation on board the vessels quickly deteriorates; food, fuel and water diminish, and health issues arise.

Early evidence suggests most ships appear to have financial security certification required by the 2014 MLC amendments, which entered into force in 2017. However, there is a gap in coverage for vessels of flag States still to ratify the MLC. Most outstanding cases before 2018 arose before entry into force of the need for financial security and they are more complicated to resolve. ICS will continue to monitor this situation closely and has requested ILO to consider providing technical assistance to these countries to encourage ratification of the MLC to require their ships to have necessary insurance coverage.

ICS is also very concerned about various instances of flag and port States reportedly not supporting the repatriation of abandoned seafarers due to safe manning requirements on board vessels resulting in seafarers being kept on board unsafe and poorly equipped vessels for long

periods in dangerous circumstances resulting in demands for replacement seafarers to be sent to abandoned vessels and replacement seafarers being deployed to work on vessels without knowing funds are not available for payment of wages, provision of food and other daily living requirements. While ICS understands the issues relating to safe manning, it would be useful if the Committee could review ways to address this situation to the benefit of all affected. The Legal Committee is invited to note this information and invite Member States and relevant organizations to advise ILO and IMO of any information regarding cases listed in the database; and to consider how to address the current challenges faced by those affected by abandonment, including encouraging further ratification of MLC, 2006 and reminding States Parties and other stakeholders of their responsibilities.

AGENDA ITEM 5

Statement by ITF

The ITF and Seafarers' Rights International ("SRI") are continuing our work with States in respect of the Guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident, including educational activities around the Guidelines which have been delayed in 2020 due to the COVID-19 pandemic, but which will resume again in 2021.

The Guidelines remain of critical importance in our view given the numbers of shipping incidents and total losses that continue to be reported. In particular there has been a recent spate of grim casualties – including the *Wakashio* and the *Gulf Livestock I* – and we are closely following the treatment of the crew and the families following these tragic incidents.

The sequence of events that occurs when maritime casualties, incidents and accidents happen can be very complex and the ITF and SRI are concerned about some of the responses to these events, in particular as concerns the crews. Therefore, we will be continuing our work in this important area to ensure the fair treatment of seafarers in all circumstances and inform your Committee as appropriate.

Finally, we want to put it on record that we are very grateful for the cooperation that we are having with many States and industry players on this subject and we look forward to continuing this important work.

Thank you.

AGENDA ITEM 7

Statement by the delegation of Samoa

Chair,
Distinguished Delegates,

Samoa wishes to congratulate the Legal Committee and the IMO Secretariat on the successful organization of this virtual session during these challenging, uncertain times.

We commend the work that the Legal Committee has undertaken thus far to address the issue of fraudulent vessel registries. Samoa is encouraged by the progress made since the issue was first raised in the Assembly a few years back. We also welcome the draft IMO resolution on "Measures to prevent the fraudulent registration and fraudulent registries of ships" which promotes better communication and information to enable early identification of possible misconduct. However, much work still needs to be done.

Samoa still receives reports of new attempts to fraudulently register vessels under the Samoan flag including a fake website set up. To this end, we applaud the work of the IHS Markit in keeping us informed of these attempts.

Samoa urges this Committee to continue to adopt strict measures to detect and deter fraudulent ships and registries. Further, foreign ships fraudulently using flags of closed registries must be prohibited from entering ports of Member States' as one of the measures to be considered and adopted.

We strongly reiterate for all Member States in this Committee that Samoa is and remains a **closed registry**. Samoa asks Member States to continue to cooperate in the detection and deterrence of these fraudulent ships by strengthening port state controls under respective regional Memoranda of Understanding. Samoa sees these regional frameworks of port state control as an effective means of establishing vital communications between member Maritime Administrations to verify suspicious ships and their flags.

Samoa further condemns the establishment of fraudulent registries and we strongly urge this Committee to consider and adopt measures to facilitate prosecutions of those fraudulent registries within Member State jurisdictions.

To end, we request the Legal Committee and the IMO membership as a whole to look into how we can better cooperate and to consider next steps – how do we ensure that those that commit these criminal activities be brought to justice and our reputation is not further harmed by these perpetrators?

Chair, we would like for our statement to be annexed to the final report of this Committee.

Thank you.

AGENDA ITEM 9

Statement by the delegation of France

La France souhaite remercier les auteurs du document LEG 107/9.

Nous soutenons en particulier la poursuite de ce travail dans le cadre d'un groupe intersession.

Notre délégation souhaite insister sur le fait que la problématique de l'interprétation uniforme ne peut être traitée de manière objective que si des données d'assurance claires et précises sur les sinistres sont fournies et étudiées par notre comité.

Aussi nous pensons que les éléments présentés avec l'Australie dans notre document LEG 107/6/1 constituent un préalable nécessaire et complémentaire aux résultats du groupe de travail.

A ce stade nous pensons que le développement d'une interprétation doit être basé sur cette analyse.

Par ailleurs, concernant l'opportunité de cette interprétation uniforme nous souhaitons rappeler qu'en cas de contentieux la responsabilité du capitaine du navire ou de son propriétaire s'apprécie par les juridictions judiciaires de manière très concrète en se fondant sur les faits précis et non de manière purement abstraite. Aussi une interprétation uniforme ne pourra pas prendre en compte toutes les situations particulières identifiées dans les sinistres de pollution ou de responsabilité en mer.

Par ailleurs les clauses des conventions portant sur les conditions d'application du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité pourraient difficilement être plus précises qu'elles ne le sont aujourd'hui. Pour ce faire il faudrait des règles plus rigides afin de rendre impossible la mise en jeu des garanties en cas de faute intentionnelle des personnes responsables. Et ceci n'est pas l'objet des conventions, et ceci viendrait rompre leur équilibre.

Nous souhaitons que ce travail se poursuive en prenant en compte ces éléments et en particulier les éléments du document LEG 107/6/1.

Nous souhaitons que notre déclaration soit annexée au rapport.

AGENDA ITEM 10

Statement by the delegation of Belgium

First of all, we would like to thank the Secretariat, especially for their hard work done in de Seafarer Crisis Action Team, and all others involved in their actions in response to the COVID-19 pandemic.

As many countries, Belgium has recognized seafarers as key workers. The current crisis has proven to the world that maritime transport is essential to the world economy. Without the hard work of all seafarers around the world, the necessary logistic chains would have been broken. The Belgian Government, as recently expressed by the new appointed Minister for Maritime Affairs before the Parliament, will strongly enforce all the provisions of the Maritime Labor Convention.

In cooperation with local representatives of ITF, Belgian Port State Control will and shall continue to enforce strictly on the maximum allowed time on board under the MLC. Around 30 ships were detained in Belgian ports since the end of the first wave of the Coronavirus. Sometimes seafarers were on board for more than 15 months. We urge all IMO Member States, as flag and port State, to help seafarers to get home safe and to reunite them with their families when they have the right to do so under the MLC.

We understand the many challenges for crew changes at this moment. For these reasons, all involved national and regional authorities have agreed to a protocol for crew changes. Under this protocol, crew changes remain possible for all ships and all nationalities and at all times in Belgian ports. This protocol has received positive feedback from the industry stakeholders, like ship owners and crewing agencies.

Statement by the delegation of Greece

- Greece would like to express its appreciation to the Secretariat for the submitted documents, particularly regarding the work of the IMO Seafarers Crisis Action Team.
- For Greece, the need for facilitating the movement of seafarers was from the outset of the COVID-19 pandemic a subject of serious interest and concern. This initiative brings the spotlight upon international shipping and its human element for both practical and ethical reasons.
- During the exceptional and demanding situation of COVID-19 pandemic, the Organization has responded promptly and effectively, providing the necessary guidance to the Member States for maintaining the smooth operation of the international maritime transport chain, while securing high standards for the protection of public health.
- In this respect, we commend the Secretary-General for his wise leadership to address seafarers-related issues occurred during the pandemic, by adopting targeted initiatives such

as the establishment of IMO SCAT. We strongly believe that this cooperation and interaction between the Team and the Member States, relevant UN bodies, industry groups etc should be pursued and further enhanced, contributing to the resolution of seafarers-related issues promptly and effectively, as the second wave of COVID-19 culminates.

- It is, however, a reality that, while there has been some progress on the conduct of safe and unhindered crew changes, we are still witnessing cases where seafarers have neither been designated as "key workers", nor flexible procedures providing them with the right to travel and transit safely, in line with Resolution MSC.473(ES.2), have been established.
- To this effect allow me to refer to an important issue already raised by our delegation to HE the Secretary-General. Given the very promising recent news from major pharmaceutical companies about the forthcoming availability of COVID-19 vaccines, we believe that the Organization could undertake relevant initiatives attempting to influence the international community to consider prioritizing seafarers for COVID-19 vaccination, along with other categories of workers such as medical personnel, and vulnerable people. Such an initiative could substantially and practically contribute to smooth conduct of safe and unhindered crew changes.
- In any case, bearing in mind the volatility of the situation and the uncertainty that lies ahead intrinsically in a worldwide health crisis, the issue of crew change and repatriation should remain a top priority in our agendas.

Statement by ITF

The ITF would like to thank the IMO for the establishment of SCAT and the assistance provided in some very difficult cases. Special thanks go to Mr. Jan De Boer and Mr. Fred Kenney for their help in resolving some very difficult cases.

While we appreciate the difficulties governments face in addressing the complexities of the crew change crisis, too little progress has been made by States to bring in the practical protocols issued by the International Maritime Organization to help end this humanitarian emergency. The Protocols were advanced by a broad range of workers' organizations and industry bodies, including the ITF and the International Chamber of Shipping (ICS). They were drawn up with significant input from the airline industry, international organizations, and the insurance sector, thereby providing a holistic and workable blueprint of how governments can facilitate crew changes.

Failure to adhere to the Protocols, or alternative appropriate action to relieve and support seafarers, has resulted in widespread non-compliance with the Maritime Labour Convention, 2006, by ratifying member States. This represents a collective failure of the international community to protect the lives and well-being of seafarers who continue to drive the global economy and maintain global supply chains during a worldwide pandemic.

It is crucial that states cooperate to achieve a sustainable system which will allow seafarers to effectively transit from their home countries to and from vessels. We have seen port states refuse transit, we have seen labour sending states refuse to allow their own nationals to return home, and to facilitate this we have seen flag states extend the maximum allowable period of service. All of these practices must come to an end.

It should be noted that, while there may now be a vaccine, it may take many months before international travel can resume at pre-pandemic levels and the need for effective crew change during that period will remain as important as ever.

It should also be noted that many crew have also experienced issues accessing shore leave and shore-based medical treatment. While restrictions on shore leave may be understandable in the circumstances, the failure to provide shore based medical care to those in need is inexcusable.

ITF asks the Committee to:

- Encourage cooperation between member states to implement the framework of protocols for ensuring safe ship crew changes
- Encourage members to implement systems to allow for shore leave to be taken in an appropriate fashion
- Request that member states fulfil their obligations in respect of providing shore based medical care to seafarers in need of such
- Encourage members to recognise seafarers as key workers

Statement by ICS

Thank you, Chair,

ICS thanks the Secretariat for the information in document LEG 107/10/1. We have asked to take the floor today to draw the attention of this Committee to a relatively new development in this crisis and which is causing grave concern to the shipping industry.

Distinguished delegates will already be aware of the difficulties that seafarers have faced in exercising their right to disembark ships at the end of their contractual period of service and return home, as they are entitled under the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006.

Seafarers, like all workers, are entitled to fair conditions of work and this includes time for due rest. These are basic human rights. Aside from these fundamental rights, seafarers operate some of the largest pieces of machinery and equipment in a hugely sensitive environment. For the safety of their good health and the marine environment, it is vitally important they operate these ships safely which means that they should not be fatigued or stressed.

ICS, together with other organizations – most importantly the IMO and ILO, has been heavily engaged these past months to try and relieve this crisis through the development and implementation of practical Guidance and Protocols to help governments facilitate crew changes safely. I would take this opportunity to express my sincere thanks to the IMO, and the Secretariat in particular, for the good and close cooperation in developing and updating these Protocols and the initiative and work summarized in Doc LEG 107/10/1 to address all aspects of the crisis experienced by the industry. The Protocols in particular have been hugely important in demonstrating that crew changes can be done safely.

The efforts by some national governments to allow crew changes in recent weeks has improved the situation slightly but it is by no means resolved; delays continue and the number of ports where crew changes are permitted is still few. These continuing delays has given rise to a new development and one which is of immense concern and which needs to be drawn to the attention of this Committee: increasingly, we are hearing of charterers presenting shipowners with clauses in their charterparty contracts which seek to prevent crew changes from taking place during the charterparty - even where shipowners are paying the costs of these vital operations.

This is completely contrary to good practice and principles of corporate social responsibility and undermines all the efforts being made to facilitate crew changes for the safety of the crew and the ship. The actions of charterers are not only legally questionable under a charterparty or carriage of contract under which the shipowner and master is responsible for the safety of the ship and crew, but morally the clauses are reprehensible, and show a lack of care and regard for the safety of those very people who are performing their contractual services at a time of a global health crisis.

This unprecedented crisis has demonstrated more than any other, the need for all parties, organizations, governments and industry sectors, to cooperate to ensure that global trade continues throughout to ensure the delivery of vital supplies and medicines to help defeat this pandemic. We and our seafarers are playing our part. But Charterers also have a part to play to allow crew changes and not impede them or seek to prevent them when they can be carried out safely. We therefore urge all distinguished delegates to press this upon the companies in their jurisdictions and to discourage this practice in the strongest terms.

AGENDA ITEM 11

Statement by the Marshall Islands

Thank you, Chair.

The Marshall Islands delegation would like to draw the Committee's attention to the continued attacks endured by merchant vessels and their crews in the Gulf of Guinea. Four of these attacks have occurred on Marshall Islands flag tankers in the past month.

Earlier in November, Motor Tanker LA BOHEME and Motor Tanker JANE evaded attack. In both of these incidents, the attacks were aborted after the vessels took evasive manoeuvres, and the ships and crew are reported to be safe.

Unfortunately, on Monday the Motor Tanker AGISILAOS came under attack while underway approximately 70 nautical miles offshore Lome, Togo. Information on this most recent incident is still being gathered, but it appears the vessel was boarded by the attackers and four crew members were abducted. This brings the total number of kidnapped crew to 122 over 24 attacks in 2020 alone.

This is not an acceptable situation.

This delegation recognizes the importance of multi-stake holder co-operation to develop options for the near-term mitigation of these threats and ultimately the eradication of these unnecessary stresses from shipping and more importantly, from our crews.

Thank you, Chair.

Statement by the delegation of Saint Kitts and Nevis

Mr Chair, Saint Kitts and Nevis wishes to bring to the attention of the committee a current case of piracy against the General Cargo ship, Milan which is registered under Saint Kitts and Nevis.

At approximately 12:57 hours London time on Thursday, 26 November 2020, it was advised to the Head Office of the International Ship Registry that the vessel had been approached by Pirates and all crew onboard had been kidnapped.

The location of the vessel was stated as Middleton Oilfield in the Gulf of Guinea, fully charged and unanchored.

I am, however, able to notify the committee that two (2) of the twelve (12) seafarers working onboard were later discovered safe onboard the vessel.

We are yet to be updated on the safety of the captured 10 seafarers.

From sources known to the delegation, it is an unconfirmed 13th incident of Piracy in that region in the four (4) calendar weeks and we are deeply concerned by this information.

Saint Kitts and Nevis calls for a more unified approach to stopping Piracy in affected regions and coastal states in regions where Piracy is a serious threat must do more. Piracy continues to have a detrimental effect on the shipping industry which is already fragile because of the COVID-19 Pandemic.

Saint Kitts and Nevis would like to praise the efforts of the Piracy Reporting Centre of the International Maritime Bureau for their concerted efforts so far and trust the same level of dedication is received throughout this sensitive time.

Mr Chair, we would request our statement is included in the meeting report and our proposal for a more unified effort is strongly recommended.

AGENDA ITEM 15

Statement by the delegation of Cyprus

Thank you Mr. Chair.

We thank the Secretariat for their papers as well as the sponsors and co-sponsors of all papers under this agenda item.

Cyprus shares the view expressed in the papers submitted under this agenda item that, criminalization is one of the most serious threats global seafarers face today. The fact that over 90% of world trade is carried by sea, undoubtedly exposes seafarers to worldwide diverse legal systems and national criminal procedures like no other category of workers. Seafarers should be offered a fair and expeditious trial and protected against unnecessary detentions and prolonged criminal procedures and investigations.

Cyprus, shows particular interest to this issue as the flag State of vessel UBC SAVANNAH mentioned in paper **LEG 107/14/4** by InterManager. This vessel was arrested in July 2019 along with its Polish Captain Lasota who faces serious health issues while still remaining in prison in Mexico.

Cyprus has extended to UBC SAVVANAH and to her master and crew the warranted diplomatic protection and has made, as a result of the incident, a number of systematic diplomatic representations to Mexico on the case. Cyprus has also informed all the relevant European Union Services on the issue and asked for their support and involvement.

The judicial proceedings in Mexico against the master of the ship are ongoing since July 2019. Despite the efforts made, the current proceedings prevent the Cyprus Maritime Administration from having accesses to the various evidence, deposition and other legal documents which the prosecution contemplates to present to the court of law before which the case is brought.

As a result, and whilst respecting the ongoing judicial process in Mexico, Cyprus, regrettably, is unable, at this stage, to comment in anyway on the case.

On the broader issue of *Fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes*, irrespective of the nature of the incident or act on board, and/or, the consequences this may have ashore, Cyprus believes that seafarers serving on board can only be held accountable for their errors or omission or voluntary actions contributing or causing the event in the first place and, not for aspects which are beyond, what can reasonably be considered as being within, their purview and control, such as involuntary and inadvertent carriage of illicit drugs.

Cyprus is of the view that IMO and ILO constitute the most appropriate Fora for establishing relevant internationally accepted practices for the benefit of seafarers.

Therefore, Cyprus fully supports:

- the proposal to add a new output under the work programme of this Committee on fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes (**Document LEG 107/14**);
- the establishment of an IMO-ILO tripartite working group to identify and address seafarers issues and the human element as proposed in Secretariat's paper **LEG 107/14/3**;

Thank you, Mr. Chair.

Statement by the delegation of Indonesia

Mr. Chair,

Distinguished delegates,

1. In principle, Indonesia supports the proposal submitted by China regarding the development of guidelines to deal with seafarer abandonment cases as set out in document LEG 107/14/1.
2. However, such guideline should not only address the Port State's obligations, but also those of the shipowners' and Flag States' whom all have the burden of responsibility to resolve seafarer abandonment cases as stipulated by the 2006 Maritime Labour Convention ("MLC") and its amendments.
3. As one of the biggest labour sending countries, Indonesia has dealt with numerous cases of Indonesian seafarers abandoned overseas working from either merchant ships or fishing vessels.
4. The key lesson learned from our experiences is that the fulfillment of the seafarers' contractual rights relies heavily on the shipowners' ability to perform their obligations. Problem often occur when the shipowners were unable or unwilling to perform their obligations and that relevant States would turned a blind eye, or for those who have not yet become a party to the 2014 Amendment of the MLC, even claimed that they do not have the responsibility over an abandoned seafarer. In some cases, the rights of seafarers even being ignored or neglected under the point of view that the working contracts of seafarers fall under their private business.
5. Therefore, there is an urgency to develop the guidelines for the following reasons:

- a. First, despite the comprehensive provisions of 2006 MLC and its amendments, the abandonment of seafarers remains a serious issue. According to the IMO – ILO database, in 2019, 474 seafarers on 40 ships were abandoned, while in 2018 a total of 44 cases were reported, and in 2017 the number of the cases reached 55.
 - b. Second, after the 2014 amendments entered into force in 2017, there are growing concerns that the implementation of the provision on financial security is still far from effective in resolving seafarers abandonment cases. One of the reasons is because not all vessels are covered by such a financial security scheme, although they are flying the flags of States that have ratified 2006 MLC and its 2014 amendments.
 - c. Third, even when a financial security is available, the coverage may not be sufficient to pay for the repatriation and outstanding wages if the abandonment cases has been going on for more than four months. Further, it also does not cover the cost for hiring replacement crews that is essential for the repatriation process of the abandoned seafarers.
6. Consequently, it is in our view that abandonment cases can only be improved if the guidelines are to address these undertakings:
 - a. First, strengthening the cooperation among states, particularly between Flag States and Port States. Their roles are crucial in protecting the rights of the abandoned seafarers, especially during the early stage of abandonment to provide immediate assistance and facilitation of immediate repatriation as prescribed under Guideline B2.5.2; and
 - b. Second, provide clear direction for all parties to perform their obligations based on the 2006 MLC and its amendments, including when to perform it in the event of a failure to fulfil such obligation by shipowners. In doing so, all parties are expected to carry out their roles more effectively in resolving abandonment cases. Our aim is to expedite the resolution of the cases, and more importantly, bring about accountability of the IMO members involved.
7. Having considered all the above, Indonesia would like to propose several elements to be taken into consideration in developing the guidelines. The proposed elements are stated in our joint submission with Philippines in document LEG 107/14/5.
8. Indonesia would like to invite Member States, to consider the establishment of working group to conduct a gap analysis on the handling of seafarers abandonment cases, and to develop specific guidelines on the protection of seafarers in abandonment cases, particularly to identify the duties of stakeholders and mechanisms to address the inability or unwillingness of the responsible party.
9. Considering that the human elements of the 2006 MLC are under purview of ILO, we are also open for the possibility of the establishment of a joint working group between IMO and ILO to discuss this matter.
10. Lastly, reflecting on our joint effort with regard to the UNGA resolution on International Cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of COVID-19 pandemic to support global supply chain, it is understood that the protection of seafarers is our common interest and thus, the objective itself would be effectively reached through our efforts and cooperation.

Thank you, Mr. Chair.

Statement by the delegation of Mexico

Declaración de México sobre punto 14 del orden del día del 107 LEG.

Gracias Sr. Presidente: Saludos a todos los distinguidos Delegados

La Delegación de México desea primero que nada agradecer a todos los autores de documentos presentados bajo este punto del orden del día, en particular, en los que se propone incluir un nuevo resultado en el programa de trabajo sobre "Trato justo a la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos.

Son documentos que fueron presentados antes de la irrupción de la pandemia del COVID-19. Sin embargo, ahora más que nunca, en congruencia con los esfuerzos realizados durante los últimos meses para garantizar el cumplimiento de las reglas marítimas internacionales sobre seguridad, salud y bienestar de la gente de mar, en suma para brindar un trato justo a la gente de mar, resulta prioritario que todos, Estados de abanderamiento, Estados que proveen mano de obra, Estados rectores de puertos, y organizaciones de propietarios de buques, bridemos la mayor atención a este tema, a fin de evitar un trato injusto de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos y, sobre todo, contribuir a prevenir que la gente de mar participe en la comisión de éstos.

Concordamos en lo general con el análisis que nos presenta el documento LEG 107/14 para la inclusión de un nuevo resultado en el programa de trabajo de este Comité. México considera que el trato injusto de la gente de mar, bajo cualquier circunstancia, plantea una amenaza para la sostenibilidad futura de la marina mercante, así como el delito marítimo es un gran riesgo a la seguridad de la gente de mar, el comercio y la estabilidad regional.

Por ello, el Gobierno de México ha tomado acciones firmes en cuanto al combate del tráfico de drogas y el crimen organizado por la vía marítima que se encuentran debidamente tipificadas y sancionadas en la legislación penal nacional mexicana. Este combate ha costado la vida de muchas personas en mi país.

En ese sentido, tomamos nota con sumo interés del contenido del documento LEG 107/14/4, al referirse al caso de la detención del Capitán Andrezj Lasota, en cuya embarcación, el UBC SAVANNAH, se encontró un importante cargamento (225 kilogramos) de cocaína, que se buscaba introducir por el puerto de Altamira, el 27 de julio de 2019.

Como bien se señala en el párrafo 16 del documento LEG107/14, la falta de principios, recomendaciones y directrices uniformes sobre el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de cometer delitos marítimos plantea retos considerables para garantizar sus derechos en diversas jurisdicciones.

En virtud de lo anterior, y en apego a lo dispuesto en las Convenciones de Viena de Relaciones Diplomáticas y de Relaciones Consulares, el Gobierno de México acompañó y garantizó de inmediato las acciones de asistencia consular al Capitán Lasota, por parte de las autoridades polacas. Vía los canales diplomáticos, no sólo se ha facilitado la interacción con las instancias correspondientes para dar atención a este tema, sino que se ha acompañado y reforzado diversas gestiones como el garantizar que el Sr. Lasota reciba un trato y la atención médica adecuadas.

Desafortunadamente, las circunstancias excepcionales derivadas de las medidas de contención del COVID-19, son extensivas a los órganos jurisdiccionales, lo cual, como en muchos países, afectó y postergó las actividades relacionadas, como es el caso del Capitán Lasota.

El Gobierno de México continúa actualmente realizando gestiones para facilitar y avanzar en el proceso a la brevedad posible, pero como en todo proceso judicial, el avance del caso depende, en gran medida, tanto de las acciones de la fiscalía como de la defensa.

Cabe subrayar el compromiso de México de hacer valer el marco jurídico en vigor. Ello requiere el respeto a la autonomía de la Fiscalía General de la República y a la división entre el Poder Ejecutivo y el Poder Judicial.

Implica también llevar a cabo acciones en el ámbito de gobierno que hagan valer la legislación interna y los tratados internacionales en vigor y, en este tenor, como Estado Miembro de la OMI, nuestro compromiso es firme también con el cumplimiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) y de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (1988).

En suma, Presidencia, México da la bienvenida a la propuesta de nuevo resultado contenida en el documento 107/14 y su inclusión en el orden del día del próximo Comité LEG108. Ello implicará asesoramiento importante de la Dirección Jurídica de la Secretaría y la articulación de acciones con otros organismos internacionales, incluido el establecimiento de un Grupo de trabajo tripartito OIT-OMI. No será una tarea sencilla dado que implicará, sobre todo, garantizar el respeto de la legislación interna de cada país y de los Tratados internacionales existentes, así como considerar que no todos los países se han adherido al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Muchas gracias,

Statement by the delegation of New Zealand

Thank you, Chair,

We would like to thank the submitters and co-sponsors for the proposition to add a new output in the agenda.

In the case of a maritime incident or accident, seafarers working on ships that operate within and across different national jurisdictions can be charged with criminal offenses and accordingly be subject to diverse national criminal laws.

The practice of charging seafarers with criminal offences have resulted in creating concerns and raised the urgency of dealing with the issue of fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes.

In those circumstances, the need for seafarers to be able to receive fair treatment and to rely on safeguards in procedures and appropriate legal representation is high.

For those reasons, we agree to include this new output in the agenda of the Legal Committee and the provisional agenda for LEG 108.

We would like this statement to be attached to the report.

Thank you, Chair.

Statement by the delegation of Panama

Muchas gracias Sr. Presidente,

Buenos días distinguidos delegados,

Primeramente, permítanos agradecerles a todas las organizaciones internacionales y Estados Miembros de esta Organización que han unido esfuerzos para mejorar de una u otra forma el trato que se le debe de dar a la gente de mar.

Tomamos esta oportunidad para mostrar nuestro pleno respaldo a que se elaboren directrices para darle el trato justo a la gente de mar que se sospeche que haya cometido algún acto ilícito y de esta forma no violar sus derechos. Dicho esto, aceptamos que se incluya este nuevo resultado en el orden del día provisional del LEG 108 y reconocemos la necesidad imperiosa que hay de elaborar estas directrices ya que tuvimos la experiencia de vivir el trato injusto que se le dio a los tripulantes que se encontraban a bordo del buque STAR BALBOA mientras estuvo bajo investigación por presuntos actos delictivos. Sin duda alguna, se violaron todos los derechos de los tripulantes y no se le brindó la atención médica adecuada ni mucho menos se siguieron los protocolos establecidos para abordar la embarcación e incluso algunos de ellos se contagiaron del virus del COVID-19.

Aunado a lo expresado anteriormente, esta delegación comparte y apoya los comentarios plasmados por InterManager en su documento LEG 107/14/4 donde han resaltado que se deberían tomar más medidas para garantizar que la gente de mar es considerada inocente hasta que se demuestre su culpabilidad y que reciba asistencia y un trato justo durante todo el tiempo que dure la investigación garantizando así que no se violen sus derechos humanos.

En este contexto, la República de Panamá alienta a los Estados Miembros a que contribuyan con esta labor y a que le brinden un trato justo a la gente de mar cuando estén en sus aguas jurisdiccionales sin importar el pabellón que este enarbolando el buque.

Muchas gracias Sr. Presidente.

Statement by the delegation of the Philippines

Thank you, Mr Chair.

This delegation believes that fair treatment of seafarers in case of their detention on suspicion of committing maritime crimes is of great importance to seafarers, particularly to seafaring states.

As co-sponsor to document LEG 107/14, the Philippines, being a seafaring state, finds it important that its seafarers are duly protected while on board foreign-registered ships. It should be emphasized that the proposed guidelines should not be in conflict with any national legislation of any port state. However, in view of the existence of cultural barriers, as well as the diversity of the domestic legal systems, it would be appropriate that these guidelines be developed so as to assist the seafarers to have fair trials based on the basic principles of international human rights law.

It is our view that the new guidelines will also apprise seafarers of their basic rights in accordance with international law and so as to give them confidence and equal protection when facing any criminal charge while they are in foreign port.

Thus, we humbly enjoin other Member States to consider and support the proposals in the subject document. Finally, may we request that this statement be appended to the report of the Committee.

Thank you for your attention.

Statement by the delegation of Poland

One of the most stark examples of such unfair treatment of seafarers is the case of Captain Andrzej Lasota, as highlighted by the International Ship Managers' Association. Captain Lasota, a Polish citizen, is being detained in very difficult conditions and without access to his prescribed medicines, which affects his physical and mental health. Polish consular services continue to help Captain Lasota and intervene with the appropriate Mexican authorities. However, the actions of the Republic of Poland are so far to no avail.

Therefore, the Republic of Poland would like to express its deep concern and disappointment over the continued detention of Captain Lasota by the Mexican authorities. Given the above, we strongly support adding a new output on the work programme of the Committee – *on Fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes*.

We also support proposals made by the IMO Secretariat in document LEG 107/14/3.

Statement by ICS

LEG 107/14/4

On behalf of the IG of P&I Clubs and ICS, we would like to express our appreciation to InterManager for the submission of their document and for raising awareness in particular of Captain Lasota's plight in Mexico, where he remains in prison following the seizure of the UBC Savannah at the end of summer last year after illegal narcotics were found on board by the crew and reported to the authorities. Captain Lasota's position has deteriorated further since InterManager's document was submitted in January.

We have heard already that he has now been imprisoned for some 16 months without trial and the judicial proceedings have been repeatedly delayed – and this even before the present global pandemic – and we understand that he is currently being held without any date set for his next court hearing. And as we have also heard, during this time his physical and mental health deteriorated, and the impact on his loved ones is, frankly, unimaginable.

Our two organizations wholeheartedly concur with Intermanager that there have been too many incidents of this nature in recent years where the Master and/or crew have been detained on drug smuggling charges when it is does appear from an early stage of investigations that they are not complicit in the smuggling, but in any case, without going into the facts of this particular case before the trial takes place, it is evident that much more needs to be done at the international level to ensure that all seafarers are treated in a fair and humane manner when such allegations are made.

We are under no illusions that seeking to reduce the instances of such cases occurring world-wide is easy or straightforward. We fully understand the damage caused to countries by the trafficking of illegal narcotics and the need to suppress and deter this criminal activity, including through the prosecution of offenders using the full force of the criminal law. However, the plight of seafarers who are unjustly caught up in such criminal activities needs to be recognised and

addressed in the context of their fair treatment, and hopefully this will be the case with the further work that is proposed on the Fair Treatment guidelines – needless to say, we are very supportive of the proposed output in this respect.

In the meantime, Captain Lasota's employer and our two organizations and other delegations are engaged in seeking both a resolution to his case and, in the interim, that he be released from custody (on bail) at least and to return home to his family until such time as he may be needed to assist in any further investigation, or the judicial proceedings. Whilst we recognise that this Committee and this body has no locus over the matter, our two delegations would again make that plea to the Mexican administration as part of this wider debate on the Fair Treatment guidelines.

LEG 107/14/1 and LEG 107/14/5

We thank China for its submission in LEG 107/14/1 proposing a new output on the development of guidelines for port State authorities on how to deal with seafarer abandonment cases and Indonesia and the Philippines for LEG 107/14/5 proposing that the guidelines suggested by China should be expanded to include sections for flag States, shipowners, and insurers. ICS however wishes to draw the attention of the Committee to the fact that the responsibilities of flag, port, and labour supply States, and shipowners, and insurers are already laid out in the MLC 2006 and in the Resolution of the IMO Assembly and the ILO Governing Body, when it adopted the Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers. These deal with the obligations and responsibilities concerning repatriation of the crew and associated costs.

The two papers have raised concerns also with regard to the condition of the abandoned ship and the safety of the environment as the ship deteriorates as a consequence of prolonged detention. These are separate from the costs of repatriation already dealt with in MLC and the abandonment guidelines. We agree that these aspects would benefit from further examination and the ILO/IMO database could help in this regard. Therefore, we can support this part of the proposal in LEG 107/14/1. We suggest that this examination could be undertaken within the scope of the existing agenda.

Our knowledge of the cases suggest however that these safety and environmental concerns arise when there has been prolonged detention of the ship while the seafarers are on board and unable to be repatriated. This indicates a need to have the issue of repatriation addressed swiftly both for the wellbeing of the seafarers and the safety of the ship and environment. We would also say that we do not believe that there was ever an intention for there to be insurance to cover costs, expenses and liabilities for the purpose of finding and supplying crew or costs for maintaining a vessel with skeleton crew. ICS suggests that these aspects are also already addressed through other mechanisms also already available to member states such as invoking a judicial sale and recovering costs in that and other means.

With regard to any concerns on repatriation costs, ICS stresses that the shipping industry has accepted its responsibilities for abandoned seafarers through the provisions of the MLC and the 2014 amendments and related Guidelines to pay for repatriation costs and we suggest that it would be more appropriate to focus on measures to encourage universal ratification of the MLC 2006 and the 2014 amendments. If this Committee however wishes for action to be taken, we would also note as this is a matter for the Special tripartite Committee of the ILO, that is the forum to progress this.

Statement by IFSMA

Chair, IFSMA is a co-sponsor of LEG 107/14 to add a new output under the work programme on fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes. We thank InterManager for their Paper LEG 107/14/4 and very strongly support their position in highlighting the injustice and appalling treatment of this Shipmaster. This is not the only case and IFSMA would wish to highlight the plight of the Shipmaster and Chief Mate of the MV Wakashio following the much publicised grounding on the coast of Mauritius on the 25 July this year. The Shipmaster and Chief Mate were both arrested on uncorroborated provisional charges under Mauritius Piracy Act as the severity could involve a very long custodial sentence and as such enables the police to keep them in custody. They have remained in police custody ever since. This clearly does not constitute fair treatment of these seafarers in any way and we call on the Government of Mauritius to respect their basic human rights. Thank you Chair and I have forwarded this statement for inclusion in the report of the Committee.

Statement by InterManager

Thank you for giving me the floor, Mr Chair.

Distinguished delegates, you will recall that the intent of our document LEG 107/14/4 is to support the proposal in LEG 107/14 to add a new output under the work programme on fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes.

With that in mind, it set out to reveal the plight of the dry cargo vessel **UBC SAVANNAH**, following the discovery of cocaine packets found by the crew in a hold when unloading coal in the port of Altimara, Mexico on July the 27th 2019, some 16 months ago.

The crew was arrested and held for several months before being exonerated and released, apart from the Master of the vessel, Captain Losata. He was charged with "alleged negligence in failing to be aware that the ship he commanded **may** have been carrying prohibited substances".

I think you will agree that it is somewhat difficult to understand how the Master could possibly be aware of a cocaine haul buried under several thousand tons of coal, discovered when unloading.

You will wish to be aware that Captain Lasota is still in prison awaiting a court case in which he is held virtually **GUILTY** without having been charged. Following a prolonged spell of very poor health, he has finally been given access to a competent, empathetic doctor, as a result of which his health has greatly improved.

As a matter of reflection, I cannot help but wonder what other profession or Industry on this planet, could live with the plight and welfare of an Officer treated so woefully badly.

Mr. Chair, I trust that this intervention will lend impetus to the granting of the new output of fair treatment under the work programme as already described, and request that the purport of this intervention will be reflected in the Committee's final report.

Thank you, Mr. Chair.

Statement by ITF

The ITF has – from the outset – supported the proposal to add a new output on the work programme on Fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing maritime crimes and we take the floor to emphasise again the importance of this work and our ongoing commitment to the subject of the fair treatment of seafarers detained in any circumstances.

The issues thrown up when seafarers face maritime crimes are sometimes the same as the issues that occur when seafarers face detention following a maritime accident. But there are also very distinct issues that need to be addressed in the context of maritime crimes.

The original Guidelines concerning maritime accidents were never intended to apply to maritime crimes and we consider it is appropriate that guidelines in relation to maritime crimes should be developed separately. We also think that raising the profile of maritime crimes situations will be educational for seafarers who may be inadvertently caught up in maritime crimes.

We therefore advocate that this issue be included as a new output on the work programme and ITF with the assistance and experiences of Seafarers Rights International is committed to contribute and support this work.

Thank you.

AGENDA ITEM 17

Statement by CMI

Thank you Chair. On behalf of the CMI I would like to thank you for the time to address this meeting in connection with the Draft Instrument on the International Effects of Judicial Sales, currently being deliberated by Working Group V1 of the United Nations Committee on International Trade Law.

As a number of the distinguished delegates here may already know and recall, the CMI had for many years worked on a draft convention – The Beijing Draft – on the international recognition of judicial sales which stemmed from the absolute need to ensure that when, following an arrest, a vessel is sold in a judicial sale to a third party, that third party purchases the vessel free and unencumbered so that he may use the vessel freely as an integral link in the chain of international trade without any fear that the vessel's old creditors could interfere with his free use of the vessel.

The instrument is being debated by Working Group V1 at UNCITRAL and considerable progress has been made over the past 18 months from when the Beijing Draft was first deliberated in New York in May 2019. UNCITRAL Working Group VI has met twice to discuss the form and substance of the instrument, and will meet again virtually in 2 weeks. The current draft is in the form of a treaty and reflects the deliberations of those two meetings and has retained the essential elements of the CMI draft. Two of these elements are the notice of judicial sale, which is served or published prior to the judicial sale, and the certificate of judicial sale, which is issued after the judicial sale to facilitate recognition of the judicial sale abroad.

It was felt by the Working Group that it would be most beneficial for there to be a centralised Repository to receive copies of both the notices as well as the certificates of judicial sales. The idea of having a centralised repository would certainly assist flag Registries, mortgagees, prospective buyers, creditors of the vessels, maritime industry participants, and courts, to check

whether any of the vessels they have an interest in are A. About to be sold and/ or B. Whether a sale has actually taken place.

Since then, the UNCITRAL secretariat has been looking into options for possible hosts for the online repository, and we understand that it has made enquiries with the IMO secretariat about hosting the repository as an additional module within the Global Integrated Shipping Information System (GISIS). As the UNCITRAL secretariat noted in a report to the Working Group for its forthcoming meeting, using the GISIS platform could offer a range of benefits, including visibility within the maritime industry, as well as the ability to use an existing platform thus reducing operating costs.

It is to be noted that numerous States have expressed support for exploring the possibility of the IMO hosting the repository within the GISIS platform maintained by IMO as an additional module.

I wish to clarify that we are here not talking about a **Depository** for the International Convention, that will be taken care of by UNCITRAL of course, but a **Repository** limited to hosting the notice and certificate of judicial sale. After all we are talking about ship identified by their IMO number and we cannot think of a more appropriate host for such a repository.

The CMI wholly supports this idea and is of the firm view that this would be a perfect opportunity for two UN organs such as the International Maritime Organization, and the United Nations Commission for International Trade Law to provide a solution to a matter which has such important ramifications and effects on international shipping and international trade.
