

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ  
108-я сессия  
Пункт 16 повестки дня

LEG 108/16/1  
25 августа 2021 года  
Подлинный текст на  
английском языке

**ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА О РАБОТЕ ЕГО 108-Й СЕССИИ**

<b>Раздел</b>	<b>Стр.</b>
1 ВВЕДЕНИЕ – УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	3
2 ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ О ПОЛНОМОЧИЯХ	4
3 СОДЕЙСТВИЕ ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ И ВЫРАБОТКЕ СОГЛАСОВАННОГО ТОЛКОВАНИЯ ПРОТОКОЛА ОВВ 2010 ГОДА	4
4 СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ	5
4 a) ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СЛУЧАЕ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ И ОБЯЗАННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ В ОТНОШЕНИИ ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ТРЕБОВАНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ТЕЛЕСНЫМИ ПОВРЕЖДЕНИЯМИ ИЛИ СМЕРТЬЮ МОРЯКОВ, В СВЕТЕ ХОДА РАБОТЫ ПО ВНЕСЕНИЮ ПОПРАВОК В КОНВЕНЦИЮ МОТ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ	5
4 b) СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ В СЛУЧАЕ МОРСКОЙ АВАРИИ	9
4 c) СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ, ЗАДЕРЖАННЫМИ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В СОВЕРШЕНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА МОРЕ	9
4 d) РУКОВОДСТВО ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЯХ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ ДЛЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ ГОСУДАРСТВ ПОРТА И ГОСУДАРСТВ ФЛАГА	9
4 e) ВОПРОСЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19	14

<b>Раздел</b>	<b>Стр.</b>
5 РЕКОМЕНДАЦИИ И РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ ИМО	14
6 МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПРОТИВОЗАКОННЫХ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ И ФИКТИВНЫМИ РЕЕСТРАМИ СУДОВ	17
7 ОБЗОР НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ И АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ В КОНВЕНЦИЯХ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ, В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)	23
8 ЕДИНОЕ ТОЛКОВАНИЕ КРИТЕРИЯ УТРАТЫ СОБСТВЕННИКОМ ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ КОНВЕНЦИЯМИ ИМО	25
9 ПИРАТСТВО	30
10 РАБОТА ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО	31
11 МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К МОРСКОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ	32
12 ОБЗОР СОСТОЯНИЯ КОНВЕНЦИЙ И ДРУГИХ ДОГОВОРНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ	33
13 ПРОГРАММА РАБОТЫ	34
14 ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ	38
15 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	38
16 РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА О ЕГО 108-й СЕССИИ	38

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ О ПООЩРЕНИИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ И ВСЕХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН К ПРОДВИЖЕНИЮ МЕР ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИИ, ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФИКТИВНЫХ РЕЕСТРОВ И ДРУГИХ МОШЕННИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ В МОРСКОМ СЕКТОРЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	ИТОГИ ОБЗОРА НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ И АНАЛИЗА ПРОБЕЛОВ В КОНВЕНЦИЯХ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ, В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)

ПРИЛОЖЕНИЕ 3	ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ О ТОЛКОВАНИИ СТАТЬИ 4 КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ О ТОЛКОВАНИИ СТАТЬИ 4 КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ О ТОЛКОВАНИИ СТАТЬИ 6 ПРОТОКОЛА 1992 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА, ВНЕСШЕГО ПОПРАВКИ В СТАТЬЮ V 2) МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ, ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2020–2021 ГОДОВ
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	ПОВЕСТКА ДНЯ, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 8	ПУНКТЫ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПОВЕСТКУ ДНЯ 109-Й СЕССИИ ЮК
ПРИЛОЖЕНИЕ 9	ЗАЯВЛЕНИЯ ДЕЛЕГАЦИЙ

## 1 ВВЕДЕНИЕ – УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

1.1 108-я сессия Юридического комитета была проведена дистанционно с 26 июля по 11 августа 2021 года в соответствии с пересмотренной программой заседаний на 2021 год (PROG/129/Rev.2); ее работа координировалась председателем г-ном Фолькером Шёфишем (Германия) и заместителем председателя г-жой Джиллиан Грант (Канада).

1.2 В работе сессии приняли участие члены, ассоциированные члены и наблюдатели, перечисленные в документе LEG 108/INF.1.

### Открытие сессии

1.3 Председатель объявил 108-ю сессию Комитета открытой согласно правилу 35 Правил процедуры Юридического комитета после подтверждения кворума согласно правилу 34, а также в соответствии с пунктом 17 *Временного руководства по проведению дистанционных сессий комитетов в период пандемии COVID-19* (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1) (Временное руководство) и с учетом решений Комитета:

- .1 частично отступить от правила 3 его Правил процедуры, с тем чтобы сделать возможным проведение сессий в дистанционном режиме;
- .2 принимать полномочия, поданные в электронной форме, с последующим представлением оригиналов, для обеспечения возможности проведения дистанционных сессий, ввиду исключительных обстоятельств, связанных с пандемией COVID-19; и

- .3 считать членов, представивших действительные полномочия, зарегистрированных в системе регистрации в режиме онлайн (CPPO) и внесенных в список участников дистанционной сессии, «присутствующими» в соответствии со смыслом правила 28 1) его Правил процедуры.

### **Вступительное слово Генерального секретаря**

1.4 Генеральный секретарь поприветствовал участников и обратился к ним со вступительным словом, с полным текстом которого можно ознакомиться на веб-сайте ИМО по следующей ссылке:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/LEG-108-opening.aspx>

### **Утверждение повестки дня**

1.5 Комитет утвердил повестку дня сессии, изложенную в документе LEG 108/1, и одобрил предложенный председателем порядок проведения дистанционной сессии, изложенный в документе LEG 108/1/1 (председатель).

1.6 Комитет, в частности, одобрил предлагаемые действия по каждому из пунктов повестки дня и документы, рассмотренные посредством переписки до начала виртуальных заседаний и перечисленные в приложении 2 к документу LEG 108/1/1, с изменениями, внесенными документом LEG 108/1/1/Add.1 (председатель), в котором приведены комментарии, полученные по переписке, и пояснения председателя относительно того, каким образом эти комментарии были учтены.

1.7 Конкретные решения, принятые Комитетом в отношении документов, рассмотренных посредством переписки (LEG 108/1/1 и LEG 108/1/1/Add.1), приведены в настоящем докладе в разделах, посвященных соответствующим пунктам повестки дня.

1.8 Краткое изложение обсуждения Комитетом всех пунктов повестки дня приводится ниже.

**Аудиофайлы:** понедельник, 26 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

## **2 ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ О ПОЛНОМОЧИЯХ**

2.1 Комитет принял к сведению доклад Генерального секретаря, в котором было указано, что полномочия 95 делегаций, присутствующих на сессии, оформлены надлежащим образом в соответствии с правилом 9 Правил процедуры Юридического комитета.

**Аудиофайлы:** понедельник, 26 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

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

3.1 Комитет напомнил, что на своей предыдущей сессии он отложил рассмотрение этого пункта повестки дня до 108-й сессии ЮК, и принял к сведению информацию, представленную в документах LEG 107/3 (секретариаты ИМО и Фондов ИОПК), LEG 107/3/1 (Международная группа ассоциаций взаимного страхования (клубы «Пи энд Ай»)), LEG 107/3/2 (Республика Корея) и LEG 108/3 (клубы «Пи энд Ай»), о содействии вступлению в силу и выработке согласованного толкования Протокола ОВВ 2010 года.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

#### **4 СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ**

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

4 а).1 Комитет напомнил, что на своей 103-й сессии, в свете дискуссии о масштабной проблеме оставления моряков без помощи, он постановил продолжить рассмотрение данного вопроса.

4 а).2 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, несет ответственность не только государство флага, но и государство порта наряду с другими вовлеченными сторонами.

**Отчет об объединенной базе данных ИМО/МОТ по случаям оставления моряков и анализ случаев оставления без помощи за период с 1 января по 31 декабря 2020 года**

4 а).3 Комитет рассмотрел документ LEG 108/4(а) (секретариаты МОТ и ИМО), в приложении к которому содержится отчет об объединенной базе данных ИМО/МОТ по случаям оставления моряков за период с 1 января 2020 года по 1 апреля 2021 года. 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 которых на данный момент было урегулировано 20.

4 а).4 Комитет также был проинформирован о том, что с 1 января 2020 года по 1 апреля 2021 года было зарегистрировано в общей сложности 111 новых случаев – 85 в 2020 году и 26 в первом квартале 2021 года. По состоянию на 23 июля 2021 года из этих 111 новых случаев, число которых свидетельствует о количественном скачке, только 43 были урегулированы. Примерно 18 случаев из числа зарегистрированных с 1 января 2020 года были связаны с последствиями пандемии COVID-19, которые еще более усугубляют ситуацию со сменой экипажей моряков. За три месяца, предшествовавших 108-й сессии ЮК, было зарегистрировано еще 27 случаев, в результате чего общее количество новых случаев в 2021 году достигло 53. Таким образом рекордное количество случаев оставления без помощи, зарегистрированных в предшествующем году, было превышено, что вызывает тревогу.

4 а).5 Комитет отметил, что примеры случаев, описанные в документе LEG 108/4(а), были взяты из базы данных и что каждый зарегистрированный случай оставления без помощи касается реальных людей, которые пережили стресс, вызванный крайне тяжелыми условиями и угрозами для безопасности, от чего не в меньшей степени пострадали и их семьи. Эти примеры относятся к категории случаев, для урегулирования которых потребовались или все еще требуются значительные усилия со стороны секретариатов ИМО и МОТ, а также Международной федерации транспортников (МФТ), Международной палаты судоходства (МПС) и других организаций.

4 а).6 Комитет был проинформирован о том, что в результате этих совместных усилий экипаж судна **Ula**, который почти два года вынужден был находиться на борту в очень сложных условиях, был, наконец, месяцем ранее репатрирован без выплаты заработной платы, хотя кувейтские власти взяли на себя определенные обязательства в связи с требованиями о погашении задолженности по оплате труда экипажа судна, которое сейчас находится под арестом. Комитет также был проинформирован о том, что капитан судна **Kenan Mete** был репатрирован в конце июня 2021 года, но причитающаяся ему и другим членам экипажа заработная плата до сих пор не выплачена. Оба эти инцидента можно отнести к категории оспариваемых.

4 а).7 Комитет рассмотрел документ LEG 108/4(а)/1 (МФТ), содержащий анализ случаев оставления без помощи за период с 1 января по 31 декабря 2020 года, информация о которых была направлена МФТ в объединенную базу данных ИМО/МОТ по случаям оставления моряков. Комитет был проинформирован о том, что за указанный период МФТ сообщила об оставлении без помощи 851 моряка на 53 судах и что в целом было зарегистрировано 85 случаев оставления без помощи, которые затронули более 1300 моряков.

4 а).8 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 Хотя число зарегистрированных случаев в 2020 году более чем удвоилось по сравнению с предыдущим годом, это можно лишь частично отнести на счет пандемии COVID-19. Государства-члены – как государства флага, так и государства порта – систематически и повсеместно не выполняют свои обязательства по содействию репатриации моряков. Это является одной из причин кризиса со сменой экипажей и значительно осложняет урегулирование случаев оставления без помощи.
- .2 В случае судна **Ula** экипаж был оставлен без защиты в то время, когда, помимо прочих проблем, продолжался спор о грузе. В случае судов **Arrybas** и **Ptolemeos** репатриировать экипаж первоначально не разрешало государство порта. Секретариаты МОТ и ИМО оказали помощь в поиске путей урегулирования целого ряда отдельных инцидентов.
- .3 Государства порта должны содействовать репатриации оставленных без помощи моряков, но при этом нельзя оставлять суда без экипажей и игнорировать вопросы безопасности. Кроме того, содействие в решении таких вопросов должны оказывать агентства по комплектованию экипажей, а их рассмотрением также должен заниматься Комитет по безопасности на море.
- .4 МОТ и ИМО должны продолжать внимательно следить за случаями оставления моряков, а объединенная база данных ИМО/МОТ должна быть признана всеми заинтересованными сторонами.
- .5 Спустя четыре года после вступления в силу поправок 2014 года к Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС 2006 года) значительная часть судовладельцев по-прежнему работает без необходимого финансового обеспечения.
- .6 Кризис в морской отрасли, вызванный пандемией COVID-19, выявил очень большое количество незастрахованных судовладельцев.

- .7 Новые программы по решению проблем, с которыми сталкиваются моряки в связи с закрытием границ и отменой авиарейсов, были приняты на национальном уровне. Кроме того, в некоторых портах в рамках национальных кампаний доступ к вакцинации предоставлялся морякам из всех стран.
- .8 Первое место в списке стран происхождения оставленных без помощи моряков занимает Индия. Это стало реальной проблемой для Комитета, которому пришлось сосредоточиться на поиске соответствующих решений.
- .9 В базе данных оставленных без помощи моряков содержится информация о множестве случаев, когда государство флага не являлось стороной КТМС 2006 года. Ввиду этого обстоятельства следует как можно скорее обеспечить применение КТМС 2006 года ко всем государствам-членам.
- .10 Хотя МФТ выполняет важные функции, основную роль в решении этих проблем играют государства флага, поскольку на судах, зарегистрированных в некоторых странах, работает множество моряков, являющихся гражданами разных стран. Это системная проблема, которая требует решения.
- .11 База данных должна постоянно обновляться на основе информации, предоставляемой государствами порта. Как показали случаи с судами **Ptolemeos** и **Arybbas**, ключевую роль в решении этих вопросов играли государства флага. Многие инциденты были урегулированы после продажи судна новому судовладельцу. Однако в тех случаях, когда этого не происходило, моряки оказывались «запертыми» на борту.
- .12 Вследствие кризиса со сменой экипажей моряки были практически лишены возможности покинуть свои суда и были вынуждены оставаться на борту, даже если их судно выполнило обязательства по финансовым гарантиям репатриации. В этих случаях важную роль также играла возможность положиться на ответственность государства порта. Поэтому ключевым фактором предотвращения серьезных последствий для моряков является сотрудничество.
- .13 Случаи оставления без помощи сказываются на благополучии и жизнеобеспечении моряков и их семей. Поэтому существует необходимость в сотрудничестве между всеми заинтересованными сторонами и отраслью.
- .14 Недавно были выпущены новые редакции Руководства МОТ по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками<sup>1</sup> и Рекомендаций МОТ по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с КТМС 2006 года<sup>2</sup>. Большое количество случаев

---

<sup>1</sup> Документ размещен по адресу: [https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_772510/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_772510/lang--en/index.htm)

<sup>2</sup> Документ размещен по адресу: [https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_772506/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_772506/lang--en/index.htm)

оставления без помощи было связано не только с пандемией как таковой, но и с задержкой смены экипажей, вызванной пандемией.

- .15 Между безопасностью порта и благополучием экипажей не может быть компромисса; эти факторы должны находиться в равновесии. Безопасность и репатриация не являются взаимоисключающими понятиями, а соображения безопасности не должны превалировать над положениями КТМС 2006 года.
- .16 Положения КТМС 2006 года должны надлежащим образом выполняться на практике, и содействие репатриации моряков представляет собой безусловную обязанность.

4 а).9 После обсуждения Комитет:

- .1 принял к сведению информацию, представленную в документах LEG 108/4(a) и LEG 108/4(a)/1;
- .2 призвал продолжать дискуссию о путях решения проблемы репатриации оставленных без помощи моряков;
- .3 напомнил государствам-членам о важности резолюции A.930(22) о *Руководстве по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи* и работы Объединенной специальной рабочей группы экспертов ИМО/MOT по ответственности и компенсации в отношении требований, вызванных смертью, телесными повреждениями и оставлением без помощи моряков;
- .4 обратил внимание на наличие объединенной базы данных ИМО/MOT;
- .5 призвал государства-члены направлять в базу данных сообщения о случаях оставления моряков без помощи в их портах и на судах, плавающих под их флагом;
- .6 призвал государства-члены ратифицировать КТМС 2006 года и продолжать ее эффективное осуществление;
- .7 напомнил государствам-членам о циркуляре *Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic* (MSC.1/Circ.1636/Rev.1);
- .8 напомнил государствам-членам о принятой 1 декабря 2020 года резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций A/75/17 *Международное сотрудничество для решения проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии COVID-19, в целях поддержки глобальных производственно-сбытовых цепочек*;
- .9 рекомендовал государствам-членам использовать практическое пособие «Угрозы для прав человека в морской сфере и кризис смены экипажей, вызванный пандемией COVID-19», недавно опубликованное в рамках совместной инициативы «Глобального договора» ООН (ГД ООН), Управления Верховного комиссара ООН по правам человека (УВКПЧ ООН), MOT и ИМО; и



- .10 призвал государства-члены оказывать помощь в преодолении кризиса, связанного со сменой экипажей, и отметил, что этот вопрос, вызывающий большую обеспокоенность, требует решения в связи с ростом числа случаев оставления без помощи.

**Аудиофайлы:** вторник, 27 июля 2021 года, и среда, 28 июля 2021 года

**b) СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ В СЛУЧАЕ МОРСКОЙ АВАРИИ**

4 b).1 Комитет принял к сведению изложенную в документе LEG 108/4(b) (МФТ) информацию об анализе обращения с моряками в случае морских аварий с точки зрения справедливости, включая вопросы развития сотрудничества в области справедливого обращения с моряками. По просьбе МФТ текст ее заявления по данному вопросу приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

**c) СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ С МОРЯКАМИ, ЗАДЕРЖАННЫМИ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В СОВЕРШЕНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА МОРЕ**

4 c).1 Комитет отметил, что по данному подпункту никаких документов представлено не было. Однако Секретариат и МОТ в устной форме предоставили Комитету обновленную информацию о формировании объединенной трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО в связи с подпунктом 4 d) повестки дня.

**Аудиофайлы:** среда, 28 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

**d) РУКОВОДСТВО ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЯХ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ ДЛЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ ГОСУДАРСТВ ПОРТА И ГОСУДАРСТВ ФЛАГА**

4 d).1 Комитет напомнил, что на своей предыдущей сессии он постановил включить новый результат в рамках программы работ по подготовке руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта и государств флага в двухгодичные повестки дня на 2020–2021 и 2022–2023 годы (намеченный срок выполнения – 2022 год).

4 d).2 Комитет также напомнил, что он обратился с просьбой направлять на 108-ю сессию ЮК конкретные предложения об объеме работ в рамках нового результата.

4 d).3 Комитет далее напомнил, что он решил в срочном порядке просить Специальный трехсторонний комитет (СТК) МОТ по КТМС 2006 года санкционировать создание трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО для выявления и решения проблем, касающихся моряков и человеческого фактора, что потребует одобрения со стороны Административного совета МОТ в ходе его заседания в ноябре 2021 года.

4 d).4 Комитет также напомнил, что 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 было проинформировано Четвертое совещание СТК МОТ по КТМС 2006 года, которое состоялось в апреле 2021 года, в связи с созданием трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО по выявлению и решению проблем, касающихся моряков и человеческого фактора.

4 d).5 Комитет напомнил, что в разработке руководства, связанного с этим новым результатом, должны участвовать как ИМО, так и МОТ.

4 d).6 МОТ представила Комитету обновленную информацию о формировании объединенной трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО.

4 d).7 Комитет был проинформирован о том, что на Четвертом совещании СТК МОТ по КТМС 2006 года предложение о создании трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО, представленное Секретариатом ИМО, было рассмотрено в рамках пункта повестки дня «Обмен информацией, связанной с осуществлением КТМС 2006 года».

4 d).8 Комитет отметил, что представленный ИМО документ был воспринят в целом положительно, что выразилось в решительной поддержке усилий в рамках двух направлений работы, указанных в предложении ИМО, а именно: справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море, и руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи.

4 d).9 Комитет принял к сведению предоставленную МОТ информацию о том, что:

- .1 в свете того, что в ходе обсуждения предложения ИМО была выражена поддержка прагматичной и оперативной реакции на него, а также с целью подготовки резолюции, рекомендующей создание объединенной рабочей группы ИМО-МОТ, и уточнения круга ведения нового органа, Бюро (Секретариат МОТ) свяжется с Секретариатом ИМО и подготовит проект резолюции в тесном взаимодействии с должностными лицами СТК и под их общим руководством;
- .2 после того как проект резолюции будет окончательно согласован секретариатами МОТ и ИМО и единогласно утвержден должностными лицами СТК, он будет доведен до сведения членов СТК в целях возможного принятия посредством переписки на основе консенсуса;
- .3 если консенсус не будет достигнут, текст будет вновь разослан членам СТК для проведения официального голосования посредством переписки; и
- .4 в случае принятия посредством переписки проект резолюции будет включен в доклад председателя СТК, который будет представлен для рассмотрения и принятия решения 343-й сессии Административного совета МОТ (октябрь–ноябрь 2021 года) или, если предложения не удастся согласовать ко времени ее проведения, его 344-й сессии (март 2022 года).

4 d).10 Комитет далее отметил, что секретариаты МОТ и ИМО обмениваются информацией по этому вопросу и что проект резолюции разрабатывается Бюро (Секретариатом МОТ) во взаимодействии с должностными лицами СТК и вскоре будет передан в Отдел по правовым вопросам ИМО для рассмотрения и комментариев. После этого МОТ предпримет шаги, указанные в настоящем документе.

4 d).11 Комитет напомнил, что Совет на своей 125-й очередной сессии утвердил решение Комитета по безопасности на море, принятое на его 103-й сессии, о принципиальном одобрении создания постоянной объединенной рабочей группы МОТ/ИМО по выявлению и решению проблем, касающихся моряков и человеческого фактора, при условии

утверждения порядка работы группы, изложенного в резолюции, которая будет принята МОТ, и предназначенного для использования соответствующими комитетами ИМО.

4 d).12 Комитет принял к сведению, что в соответствии с документом PROG/130 (предварительная программа заседаний ИМО на 2022 год) 109-ю сессию ЮК намечено провести с 21 по 25 марта 2022 года. Таким образом, для обеспечения прогресса в достижении результатов Комитета до 109-й сессии ЮК Административный совет МОТ должен будет утвердить создание группы на своей 343-й сессии.

**Предложение о создании рабочей группы для разработки руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта и государств флага, включая возможное создание чрезвычайного взаимного фонда моряков**

4 d).13 Комитет рассмотрел документ LEG 108/4(d) (Китай, Филиппины и Индонезия), в котором предлагается создать рабочую группу для разработки руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта и государств флага, включая возможное создание чрезвычайного взаимного фонда моряков.

4 d).14 Комитет принял к сведению информацию, представленную в документе LEG 108/4(d) и, в частности, в приложении к этому документу, в котором содержится предварительный план предлагаемого руководства для рассмотрения рабочей группой, если она будет создана.

4 d).15 Комитет также принял к сведению предоставленную соавторами информацию о том, что важнейшим фактором урегулирования случаев оставления без помощи является сотрудничество между заинтересованными сторонами и что задача состоит в том, чтобы в случаях оставления моряков ускорить эффективное применение положений КТМС 2006 года или любого другого международного документа, принимая во внимание соответствующие документы ИМО, в том числе посвященные минимальным требованиям по обеспечению безопасности судна.

4 d).16 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 Оставление моряков без помощи – это серьезная проблема, которая требует полномасштабного сотрудничества между государствами флага, государствами порта и государствами, предоставляющими моряков, поэтому важной задачей является налаживание взаимодействия между заинтересованными сторонами и принятие ими оперативных мер.
- .2 Плачевные условия жизни и труда оставленных без помощи моряков продолжают вызывать серьезную обеспокоенность во время пандемии COVID-19, поэтому обсуждение руководства, которое помогло бы государствам порта и флага выполнять свои обязанности в соответствии с КТМС 2006 года, представляется весьма своевременным.
- .3 Разработку руководства следует поддержать, если оно позволит улучшить положение моряков и ускорить урегулирование инцидентов, связанных с оставлением без помощи.

- .4 Ситуации с оставлением моряков без помощи являются весьма сложными, поэтому следует обеспечить четкое распределение ответственности и обязанностей.
- .5 Предложенный план руководства является хорошей отправной точкой и должен быть обсужден в объединенной рабочей группе МОТ-ИМО. МОТ следует принять участие в обсуждении в трехстороннем формате, однако это не исключает дальнейшей практической межсессионной работы.
- .6 Инициатива заслуживает высокой оценки и дальнейшего рассмотрения, особенно в свете недавно принятого Руководства МОТ по проведению инспекций государством флага и Рекомендаций МОТ по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с КТМС 2006 года.
- .7 Корреспондентская группа должна обсудить рекомендательные руководства, в которых будут использоваться формулировки, включающие такие слова, как «следует», тогда как основная ответственность должна оставаться за государством флага, которому следует взаимодействовать с государством порта.
- .8 Следует обсудить вопрос о чрезвычайном взаимном фонде моряков, но, прежде чем он будет создан, необходимо детально изучить его ресурсные возможности и необходимость в новом результате. В этом контексте следует рассмотреть существующие обязательства судовладельцев и отрасли.
- .9 Чрезвычайный взаимный фонд моряков должен заниматься только вопросами репатриации, а не заработной платы и не должен предоставлять несправедливые преимущества государствам флага, которые не выполняют свои обязательства.
- .10 Чрезвычайный взаимный фонд моряков мог бы ускорить урегулирование дел, которые не были разрешены с помощью добровольного руководства.
- .11 Вопрос о чрезвычайном взаимном фонде моряков требует тщательного рассмотрения, поскольку обеспечение и поддержка судна, а также сменного и оставленного экипажей могут быстро вылиться в значительные расходы.
- .12 Во избежание проблем новое руководство следует обсудить по крайней мере в объединенной рабочей группе ИМО-МОТ, которая в качестве отправной точки могла бы использовать КТМС 2006 года, в частности, стандарт 2.5. Руководство не должно подменять собой нормативные положения КТМС 2006 года, которые должны лежать в основе обсуждения проблемы оставленных без помощи моряков. Кроме того, некоторые разделы руководства, приведенные в документе, противоречат положениям КТМС 2006 года.
- .13 Оставленным судам зачастую не предоставляется причальное место и они стоят на якоре, поэтому предлагаемое решение, касающееся

минимального безопасного состава экипажа не решит данную проблему, а скорее усугубит положение моряков.

- .14 Поправки к КТМС 2006 года входят в мандат СТК по КТМС 2006 года, и любые руководства, касающиеся осуществления КТМС 2006 года, должны обновляться или разрабатываться в рамках трехстороннего процесса.
- .15 Разработка руководства должна носить скорее практический, чем юридический характер, поскольку оно не должно идти вразрез с действующими обязательствами, которые уже отражены в международных документах.
- .16 Большинство моряков – выходцы из развивающихся стран, и ввиду кризиса со сменой экипажей брошенные на произвол судьбы моряки срочно нуждаются в помощи. Необходим прагматичный и рациональный подход, обеспечивающий предоставление морякам статуса ключевых работников и развертывание специализированных программ вакцинации.

4 d).17 После подробного обсуждения данного предложения Комитет постановил:

- .1 рекомендовать Административному совету МОТ в целях обеспечения прогресса в достижении результатов Комитета до 109-й сессии ЮК одобрить создание объединенной рабочей группы ИМО-МОТ на его 343-й сессии; и
- .2 предложить заинтересованным государствам-членам представить на рассмотрение 109-й сессии ЮК предложения по новому результату, касающемуся создания чрезвычайного взаимного фонда моряков.

#### **Образование межсессионной корреспондентской группы**

4 d).18 Комитет также решил учредить межсессионную корреспондентскую группу, координируемую Индонезией<sup>3</sup>, для дальнейшей работы над результатом, касающимся руководства по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта и государств флага, и поручил ей, с учетом высказанных на пленарном заседании замечаний и предложений и принятых в его ходе решений:

- .1 продолжить разработку практического руководства, используя в качестве базового документа предложение, содержащееся в документе LEG 108/4(d) (Китай, Индонезия и Филиппины);
- .2 если объединенная трехсторонняя рабочая группа МОТ-ИМО, создать которую предложено Административному совету МОТ, проведет заседание до 109-й сессии ЮК, представить доклад непосредственно этой рабочей группе; и
- .3 направить доклад на 109-ю сессию ЮК.

<sup>3</sup>

**Координатор:** Ms. G. Rarasanti  
Second Secretary (Political Affairs/International Maritime Organization)  
Embassy of the Republic of Indonesia  
gi.rarasanti@indonesianembassy.org.uk

4 d).19 Комитет также поручил группе работать в межсессионный период посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы.

4 d).20 Комитет согласился с тем, что работа группы не будет направлена на подмену или интерпретацию обязательств государств, содержащихся в международных документах, а будет способствовать их выполнению с практической точки зрения.

**Аудиофайлы:** вторник, 27 июля 2021 года, и среда, 28 июля 2021 года

**е) ВОПРОСЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19**

4 е).1 Комитет отметил, что по данному подпункту никаких документов представлено не было.

**Аудиофайлы:** среда, 28 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

**5 РЕКОМЕНДАЦИИ И РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ДОКУМЕНТОВ ИМО**

**Обзор проблем страхования у страховщиков, не являющихся членами МГ**

5.1 Комитет напомнил, что в документе LEG 108/5 (Фонды ИОПК) представлена обновленная информация о работе, проведенной Фондами ИОПК в связи с проблемами, возникшими вследствие ряда происшествий с разливом нефти и касающимися страховщиков, не являющихся членами клубов «Пи энд Ай». Комитет также напомнил, что в отчете, упомянутом в документе, содержатся рекомендованные меры и задачи на будущее, предложенные аудиторским органом Фондов ИОПК, а также список инцидентов с участием страховщиков, не являющихся членами клубов «Пи энд Ай», с кратким описанием возникших проблем. Комитет далее напомнил, что Фонды ИОПК предложили Комитету представить комментарии и рекомендации по данному вопросу.

5.2 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие замечания:

- .1 государства-члены должны обмениваться информацией о поставщиках страховых услуг, а также обеспечивать их высокое качество; в качестве платформы для обмена информацией может использоваться ГИСИС;
- .2 проблемы с ненадлежащим страхованием реальны и влияют на эффективное осуществление не только конвенций о гражданской ответственности (КГО) и о Фонде, но и всего режима гражданской ответственности ИМО, что может препятствовать получению жертвами адекватной компенсации и отрицательно сказываться на распределении финансового бремени, в частности, среди вкладчиков Фондов ИОПК;
- .3 для решения этой проблемы ИМО должна сотрудничать с судовладельцами и страховщиками;
- .4 можно пересмотреть руководство по приему страховых компаний и разработать соответствующие учебные пособия;
- .5 государствам-членам следует распространить типовую форму и потребовать ее обязательного использования, как это рекомендовано в

пункте 3.2.3 документа IOPC/NOV20/5/5/1; однако содержащуюся в пункте 3.5.5 этого документа рекомендацию об увеличении пределов ответственности в КГО без возобновления обсуждения Конвенции под-держивать не следует;

- .6 поскольку эта тема имеет жизненно важное значение для судоходной отрасли, Комитету следует рассмотреть вопрос о том, каким образом можно включить в КГО меры, рекомендованные в документе IOPC/NOV20/5/5/1;
- .7 при рассмотрении поставщиков страховых услуг, не являющихся членами клубов «Пи энд Ай», государствам-членам следует проявлять осторожность, поскольку недостаточность страхового покрытия влияет не только на стороны, пострадавшие от нефтяного загрязнения, но и на оставленных без помощи моряков;
- .8 следовало бы составить черный список страховщиков; и
- .9 этот вопрос следует дополнительно изучить и обсудить, и на следующей сессии можно было бы создать рабочую или корреспондентскую группу или предложить новый результат.

5.3 Комитет выразил признательность Фондам ИОПК и председателю аудиторского органа за привлечение его внимания к проблеме ненадлежащего страхования и принял к сведению информацию, представленную в документе LEG 108/5, и высказанные замечания.

5.4 Комитет также принял к сведению намерение делегации Канады представить предложение по новому результату на 109-й сессии ЮК и выразил поддержку обсуждения проблем страхования на своих будущих сессиях, принимая во внимание обеспокоенность, высказанную некоторыми делегациями. Другие делегации также выразили готовность выступить в качестве соавторов предложения о новом результате.

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

5.5 Комитет напомнил, что в документе LEG 108/5/1 (Исламская Республика Иран) указывается на необходимость выработки согласованного толкования Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года). Комитет также напомнил, что в документе обсуждается применение понятия «государства регистрации судна» к незарегистрированным судам при заходе в порты государств-участников Бункерной конвенции 2001 года и поднимается вопрос об определении понятия «незарегистрированное судно» в Бункерной конвенции.

5.6 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие замечания:

- .1 термин «имеющий право плавать под флагом» применяется к незарегистрированным судам, которые могли бы быть зарегистрированы в том или ином государстве, но процесс регистрации затянулся;
- .2 вопрос о регистрации и праве плавать под флагом подпадает под действие Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву

(ЮНКЛОС), которая может толковаться только ее участниками на совещании государств-участников этой Конвенции, вследствие чего Юридический комитет ИМО не является компетентным форумом для рассмотрения этого вопроса;

- .3 по вопросу о регистрации и праве плавать под флагом существуют заключения Международного трибунала по морскому праву (МТП); и
- .4 толкование термина «незарегистрированное судно» не является проблемой, поскольку это теоретический вопрос, не имеющий в настоящее время практического значения. Поэтому на данном этапе нет острой необходимости рассматривать этот вопрос.

5.7 Комитет принял к сведению комментарии к документу LEG 108/5/1 и предложил заинтересованным сторонам направить предложение о новом результате с обоснованием его необходимости на одну из будущих сессий в соответствии с документом *об организации и методе работы Юридического комитета* (LEG.1/Circ.9).

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

5.8 Комитет принял к сведению документ LEG 108/5/2 (Украина), касающийся незаконной выдачи свидетельств о праве плавать под флагом Российской Федерации российскими властями в Автономной Республике Крым и городе Севастополе (Украина), временно оккупированных Российской Федерацией. По просьбе делегации Украины текст ее заявления по данному вопросу приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

5.9 Комитет также принял к сведению выступление делегации Российской Федерации по данному вопросу, заявление которой приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

5.10 Комитет далее принял к сведению заявления, сделанные делегациями Украины, Словении (от имени Европейского Союза) и Соединенных Штатов и поддержанные делегациями Грузии, Италии, Соединенного Королевства, Франции, Японии и Европейской Комиссии. По просьбе делегаций Украины, Словении и Соединенных Штатов тексты их заявлений по этому вопросу приводятся в приложении 9 к настоящему докладу.

#### **Осуществление Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года, измененной Протоколом 2005 года**

5.11 Комитет принял к сведению документ LEG 108/5/3 (Турция), содержащий информацию о несанкционированной высадке членов экипажа военного корабля на торговое судно под турецким флагом. Комитет напомнил, что в документе содержатся ссылки на статьи 110 и 111 ЮНКЛОС, статью 8*bis* Конвенции БНА и резолюцию 2292 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, а также поднимается вопрос о получении «согласия государства флага» до высадки на судно в открытом море.

5.12 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие замечания:

- .1 соответствующая информация по этому вопросу представлена в циркулярных письмах №№ 4349, 4365, 4360 и 4366;



- .2 Конвенция БНА однозначно исключает военные корабли из сферы своего действия, поэтому в данном случае она неприменима;
- .3 это политический вопрос, и ИМО не является подходящим форумом для его рассмотрения; вместо этого он должен обсуждаться в Совете Безопасности Организации Объединенных Наций;
- .4 поскольку безопасность мореплавания является одной из важнейших функций Организации, ИМО может считаться компетентной организацией для рассмотрения этого вопроса;
- .5 Конвенция БНА требует получения согласия государства флага до высадки на судно в открытом море, и резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций об эмбарго на поставки оружия в Ливию не отменяют этого обязательства;
- .6 любое государство флага, представленное в ИМО, может стать объектом вмешательства без его явного согласия на основе произвольного толкования того или иного действующего положения, и, следовательно, этот вопрос касается всех государств флага в плане обеспечения свободы судоходства и предотвращения ненужного и/или непропорционального вмешательства в него;
- .7 в ходе подготовки Протокола БНА почти ни одно из государств-членов не согласилось с применением процедуры молчаливого согласия, если эта процедура не будет в явной форме принята в момент ратификации Протокола, поэтому обсуждение в Комитете будет способствовать пониманию правовых норм, касающихся высадки на суда, государствами-членами ИМО;
- .8 следует напомнить об обязанностях государств, предусмотренных статьей 103 Устава Организации Объединенных Наций; и
- .9 высадка на судно и его досмотр должны соответствовать положениям ЮНКЛОС, касающимся государств флага и свободы судоходства.

5.13 Комитет также принял к сведению комментарии, содержащиеся в документе LEG 108/5/3. По просьбе делегации Словении текст сделанного ею от имени Европейского союза заявления, которое было поддержано несколькими делегациями, приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

**Аудиофайл:** среда, 28 июля 2021 года

## **6 МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПРОТИВОЗАКОННЫХ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ И ФИКТИВНЫМИ РЕЕСТРАМИ СУДОВ**

6.1 Комитет напомнил, что на своей последней сессии он рассмотрел доклад корреспондентской группы по дальнейшим мерам по предотвращению фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов, созданной на 106-й сессии ЮК (LEG 107/7/2), и отметил, что у группы было недостаточно времени для согласования окончательных определений понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр» и обсуждения еще не рассмотренных предложений и вопросов, включенных в ее круг ведения. Комитет также напомнил, что он еще раз подтвердил важность борьбы с

фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов и поддержал продолжение работы в межсессионный период и представление доклада 108-й сессии ЮК.

6.2 Комитет далее напомнил, что он поддержал предложенный проект резолюции о поощрении государств-членов и всех соответствующих заинтересованных сторон к продвижению конкретных мер по предотвращению и пресечению мошеннических действий в морском секторе, содержащийся в документе LEG 107/7 (Объединенные Арабские Эмираты).

6.3 Комитет напомнил, что он учредил координируемую Соединенными Штатами дистанционную межсессионную группу для работы посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы, круг ведения которой изложен в пункте 7.21 документа LEG 107/18/2, и поручил ей представить доклад 108-й сессии ЮК.

### **Доклад корреспондентской группы**

6.4 При рассмотрении документа LEG 108/6 (Соединенные Штаты), содержащего доклад корреспондентской группы по дальнейшим мерам по предотвращению фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов, Комитет отметил, что группа смогла выработать определения понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр», но некоторые части этих определений остались в квадратных скобках.

6.5 Комитет также отметил, что корреспондентская группа согласовала текст проекта резолюции о поощрении государств-членов и всех соответствующих заинтересованных сторон к продвижению мер по предотвращению и пресечению фиктивной регистрации, использования фиктивных реестров и других мошеннических действий в морском секторе, содержащийся в приложении к документу LEG 108/6, и что члены группы пришли к общему мнению о том, что эта резолюция должна быть резолюцией Ассамблеи, а не Юридического комитета, поскольку некоторые ее постановляющие пункты затрагивают вопросы, относящиеся к компетенции других органов ИМО.

6.6 Комитет далее отметил, что корреспондентская группа не достигла консенсуса по нескольким пунктам проекта резолюции, которые остались в квадратных скобках, вследствие чего она предложила создать на 108-й сессии ЮК редакционную группу для рассмотрения и доработки проекта резолюции.

6.7 Комитет отметил, что у группы было недостаточно времени для рассмотрения вопросов, поднятых в пункте 2 документа LEG 106/7/4, и она предложила Комитету обратиться к Секретариату с просьбой выступить в качестве координатора исследования с участием Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Всемирного морского университета (ВМУ), Института международного морского права (ИММП) и других заинтересованных сторон для изучения этих вопросов в свете всеобъемлющего углубленного исследования «Обзор и анализ возможных мер по минимизации случаев мошенничества и пиратства на море», опубликованного ЮНКТАД ранее. Комитет также отметил, что группа не располагала достаточным временем для того, чтобы в полной мере выполнить пункт .5 своего круга ведения, предусматривающий определение вопросов, подлежащих рассмотрению Юридическим комитетом на его следующей сессии, и подготовку плана работы. Комитет далее отметил, что ввиду вышеизложенного группа рекомендовала перенести намеченный срок завершения работ по данному результату на 2022 год.

6.8 Комитет напомнил, что:

- .1 В документе LEG 108/6/1 (Китай) представлены комментарии к определениям понятий «фиктивная регистрация судов» и «фиктивные реестры судов», а также дано определение термина «фальшивые документы». В документе поясняется, что фиктивная регистрация может происходить с участием как законных, так и незаконных регистрационных учреждений. В нем также высказывается мнение о том, что разъяснение значения и сферы применения этих терминов будет способствовать предотвращению и пресечению случаев фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов.
- .2 В документе LEG 108/6/2 (Китай) высказывается мнение о том, что ввиду серьезности последствий фиктивной регистрации судов для судоходства и связанных с ней скрытых угроз для безопасности мореплавания активную роль в проверке фиктивно зарегистрированных судов должны играть власти государств порта и государств флага. Авторы документа рекомендуют государствам-членам своевременно собирать и передавать информацию о судах, зарегистрированных фиктивным образом. В документе также содержатся рекомендации о том, чтобы государства-члены проверяли и уточняли информацию из журналов непрерывной регистрации истории судна в модуле контактных данных ГИСИС и своевременно обновляли ее, а также о том, что информацию о случаях фиктивной регистрации и связанных с ними проверках и процедурах утилизации следует включить в соответствующие учебные курсы для сотрудников органов контроля судов государством порта в целях совершенствования навыков выявления фиктивно зарегистрированных судов.
- .3 В документе LEG 108/6/3 (Объединенные Арабские Эмираты) представлены комментарий и предложение к проекту резолюции Ассамблеи о поощрении государств-членов и всех соответствующих заинтересованных сторон к продвижению мер по предотвращению и пресечению фиктивной регистрации, использования фиктивных реестров и других мошеннических действий в морском секторе, который приводится в приложении к докладу корреспондентской группы, содержащемуся в документе LEG 108/6.
- .4 В документе LEG 108/6/4 (Секретариат) представлена дополнительная информация о работе, проделанной Секретариатом после 107-й сессии ЮК в связи с различными аспектами проблемы фиктивной регистрации и фиктивных реестров судов. В частности, данный документ информирует Комитет об усовершенствованиях в системе ГИСИС, связанных с отображением информации о «фальшивых» флагах, а также о судах, судовладельцах и операторах, находящихся под санкциями ООН.
- .5 В документе LEG 108/6/5 (Демократическая Республика Конго) представлены комментарии к определениям понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр судов», а также предложение по предотвращению соответствующих противоправных действий.
- .6 В документе LEG 108/INF.5 (Секретариат) содержится информация о симпозиуме ИММП/ВМУ по обязанностям государств флага и будущему статьи 91 Конвенции ООН по морскому праву, который был организован совместно ИМО и МТМП и прошел в штаб-квартире ИМО 5 марта 2020 года.

***Предлагаемые определения понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр»***

6.9 Разработанные корреспондентской группой определения понятий «фиктивная регистрация» и «фиктивный реестр», которые приводятся в документе LEG 108/6, получили широкую поддержку в Комитете. Комитет согласился исключить из текста слова «в надлежащее время», которые были оставлены в этом документе в квадратных скобках.

6.10 Комитет поддержал предложение дополнить определения, разработанные корреспондентской группой, определением понятия «фальшивые документы», предложенным в документе LEG 108/6/1 (Китай), и решил, что этот вопрос может быть рассмотрен далее в межсессионный период.

6.11 Комитет решил перенести намеченный срок завершения работ по данному результату на 2022 год.

***Проект резолюции Ассамблеи о поощрении государств-членов и всех соответствующих заинтересованных сторон к продвижению мер по предотвращению и пресечению фиктивной регистрации, использования фиктивных реестров и других мошеннических действий в морском секторе***

6.12 Подготовленный корреспондентской группой проект резолюции Ассамблеи, который приводится в документе LEG 108/6, получил широкую поддержку в Комитете. Комитет поддержал предложение перенести пункт 2 постановляющей части проекта резолюции в преамбулу и внести в его формулировку поправки, предложенные в документе LEG 108/6/3 (Объединенные Арабские Эмираты).

6.13 Хотя некоторые участники поддержали идею сохранения слов «государственный и частный», которые были оставлены в квадратных скобках в пункте 3 а) постановляющей части проекта резолюции, Комитет согласился с мнением большинства о том, что эти слова следует исключить из текста.

6.14 Большинство делегатов, выступивших на заседании Комитета, не поддержали редакционные поправки, предложенные некоторыми делегациями на пленарном заседании к формулировкам ряда пунктов преамбулы и постановляющей части.

6.15 Комитет решил, что следует создать редакционную группу для окончательной доработки текста проекта резолюции Ассамблеи на основе текста, подготовленного корреспондентской группой и представленного в документе LEG 108/6, с учетом комментариев и изменений, согласованных на пленарном заседании.

***Прочие вопросы***

6.16 Комитет решил просить Секретариат выступить в качестве координатора исследования с участием ЮНКТАД, ВМУ, ИММП и других заинтересованных сторон для изучения вопросов, поднятых в пункте 2 документа LEG 106/7/4, в свете всеобъемлющего углубленного исследования «Обзор и анализ возможных мер по минимизации случаев мошенничества и пиратства на море», опубликованного ЮНКТАД ранее. В этой связи Комитет также согласился с тем, что сфера охвата исследования должна быть дополнительно рассмотрена и обсуждена в межсессионный период.

6.17 Комитет согласился с председателем в том, что содержащееся в документе LEG 108/6/2 (Китай) предложение о том, что активную роль в проверке фиктивно

зарегистрированных судов должны играть власти государств порта и государств флага, следует дополнительно рассмотреть и обсудить в межсессионный период.

6.18 В отношении документа LEG 108/6/5 (Демократическая Республика Конго) Комитет, отметив выраженную некоторыми делегациями обеспокоенность в связи с тем, что осуществление мер против судов, плавающих под фальшивым флагом, является вопросом национального законодательства каждой страны, согласился с тем, что в документе поднимаются важные вопросы, и поддержал предложение председателя о дальнейшем обсуждении этого вопроса в межсессионный период.

6.19 В связи с документом LEG 108/INF.5 (Секретариат), содержащим информацию о симпозиуме ИММП/ВМУ по вопросам ответственности государств флага и будущего статьи 91 Конвенции ООН по морскому праву, который состоялся в штаб-квартире ИМО 5 марта 2020 года, Комитет отметил готовность правительства Мальты провести у себя открытый международный семинар с участием заинтересованных партнеров для обсуждения реальных путей расширения обмена информацией между государствами флага, в том числе в целях исключения из реестров и отказа от регистрации судов, занимающихся подпадающей под санкции деятельностью. Комитет также отметил, что правительство Мальты уже сообщило о своем намерении Секретариату ИМО и что дальнейшая информация об этом семинаре будет предоставлена в надлежащее время.

### **Образование редакционной группы**

6.20 Комитет согласился с предложением председателя о создании редакционной группы под председательством г-жи Кристины Цалавры (Греция) и поручил ей с учетом высказанных на пленарном заседании комментариев и предложений и принятых в его ходе решений:

- .1 доработать текст проекта резолюции Ассамблеи о поощрении государств-членов и всех соответствующих заинтересованных сторон к продвижению мер по предотвращению и пресечению фиктивной регистрации, использования фиктивных реестров и других мошеннических действий в морском секторе на основе текста, подготовленного корреспондентской группой и представленного в приложении к документу LEG 108/6, для его утверждения Комитетом и передачи для рассмотрения и принятия тридцать четвертой внеочередной сессии Совета и далее тридцать второй очередной сессии Ассамблеи; и
- .2 представить в письменном виде доклад о проделанной работе, включающий текст окончательного проекта резолюции Ассамблеи, на пленарное заседание, которое состоится в пятницу, 30 июля 2021 года.

### **Доклад редакционной группы**

6.21 Рассмотрев доклад редакционной группы (документ LEG 108/WP.8), Комитет одобрил его в целом.

6.22 Комитет одобрил проект резолюции Ассамблеи о поощрении государств-членов и всех соответствующих заинтересованных сторон к продвижению мер по предотвращению и пресечению фиктивной регистрации, использования фиктивных реестров и других мошеннических действий в морском секторе, приведенный в приложении 1 к настоящему докладу, для представления в целях рассмотрения и принятия тридцать четвертой внеочередной сессии Совета и далее тридцать второй очередной сессии Ассамблеи.

**Образование дистанционной межсессионной группы**

6.23 С целью дальнейшего рассмотрения ряда вопросов и предложений, касающихся фиктивной регистрации и фиктивных реестров судов, Комитет образовал дистанционную межсессионную группу, координируемую Соединенными Штатами<sup>4</sup>, и поручил ей, принимая во внимание документы 108/6, LEG 108/6/1, LEG 108/6/2 и LEG 108/6/5, а также замечания, предложения и решения Комитета, вести в межсессионный период работу посредством переписки с возможностью проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы и:

- .1 продолжить рассмотрение и разработку определения понятия «фальшивые документы» на основе предложения, содержащегося в документе LEG 108/6/1, пункт 7.3;
- .2 продолжить рассмотрение категорий фиктивной регистрации, предложенных в пункте 6 документа LEG 108/6/1, и определить действия, которые следует предпринять в связи с этим предложением;
- .3 рассмотреть вопрос о названии, цели, задачах, структуре и охвате исследования, предложенного в документе LEG 108/6 и пункте 2 документа LEG 106/7/4, и составить проект соответствующего технического задания;
- .4 рассмотреть содержащиеся в документе LEG 108/6/2 предложения о предоставлении информации в ГИСИС и разработке учебного курса по выявлению фиктивно зарегистрированных судов и определению необходимых мер реагирования для ИКСГП;
- .5 рассмотреть изложенные в документе LEG 108/6/5 вопросы и предложение о конфискации фиктивно зарегистрированных судов и определить действия, которые следует предпринять в связи с этим предложением;
- .6 определить вопросы, подлежащие дальнейшему рассмотрению Юридическим комитетом на его следующей сессии, и подготовить развернутый план работы; и
- .7 направить доклад на 109-ю сессию ЮК.

**Аудиофайлы:** понедельник, 26 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

---

<sup>4</sup> Всем сторонам, желающим принять участие в работе корреспондентской группы, предлагается связаться с ее координатором:  
Mr. Stephen Hubchen,  
United States Coast Guard,  
Office of Maritime and International Law (CG-LMI-P)  
Tel: +1 202 372 1198  
Email: [stephen.k.hubchen@uscg.mil](mailto:stephen.k.hubchen@uscg.mil)

Если вышеуказанный адрес электронной почты недоступен или не отвечает, просим направлять сообщения на адрес: [led@imo.org](mailto:led@imo.org) для перенаправления координатору группы.

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

7.1 Комитет напомнил, что на своей 107-й сессии в ноябре/декабре 2020 года он решил отложить рассмотрение пункта 8 повестки дня (теперь пункт 7 повестки дня) и связанных с ним документов до 108-й сессии ЮК, отметив, что 102-я сессия КБМ и 44-я сессия КУФ также перенесли рассмотрение своих пунктов повестки дня, посвященных морским автономным надводным судам (МАНС), на 103-ю сессию КБМ и 45-ю сессию КУФ соответственно.

7.2 На рассмотрение Комитета были представлены следующие документы:

- .1 пятнадцать докладов, направленных государствами-членами в порядке добровольной инициативы и содержащих резюме результатов обзора нормативной базы (ОНБ) Юридического комитета в отношении каждого из рассматриваемых нормативных 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 результатов ОНБ 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 ОНБ, проведенного ЮК, КБМ и КУФ;
- .4 LEG 107/8/4 (Секретариат) и LEG 108/7 (Секретариат), содержащие информацию о ходе ОНБ, выполняемого КБМ и КУФ в отношении нормативных документов, находящихся в их ведении; и
- .5 LEG 108/7/1 (Российская Федерация), содержащий комментарии к документам LEG 107/8 и LEG 107/8/17, касающиеся правового регулирования испытаний МАНС в Российской Федерации.

7.3 Комитет принял к сведению представленную Секретариатом обновленную информацию о завершении ОНБ по использованию МАНС на 103-й сессии КБМ в мае 2021 года и принятых КБМ решениях о его дальнейшей работе в сфере МАНС (LEG 108/7). Комитет также принял к сведению представленную Секретариатом в устной форме обновленную информацию о шагах, предпринятых 45-й сессией КУФ в июне 2021 года, которая приняла решение об образовании межсессионной рабочей группы по МАНС для завершения ОНБ в отношении Конвенции по облегчению международного морского судоходства (Конвенция ФАЛ), результаты которого будут рассмотрены 46-й сессией КУФ в мае 2022 года.

7.4 В ходе последовавшей дискуссии обсуждались дальнейшие действия по рассмотрению вопросов, связанных с МАНС, Юридическим комитетом по завершении ОНБ ЮК. Комитет решил завершить ОНБ ЮК на текущей сессии и согласился с тем, что по окончании работ в рамках текущего результата по МАНС любая дальнейшая деятельность Юридического комитета в данной сфере должна будет отталкиваться от

предложений по новым результатам. Была выражена общая поддержка созданию в будущем совместной рабочей группы КУФ/ЮК/КБМ по МАНС для рассмотрения сквозных вопросов, затрагивающих эти комитеты, и урегулирования любых правовых последствий внедрения МАНС, в том числе в рамках ЮНКЛОС.

7.5 Одна из делегаций обратила внимание Комитета на серьезное воздействие, которое внедрение МАНС может оказать на профессиональную деятельность и жизненный уклад моряков и которое следует изучить более подробно, поскольку оно может негативно повлиять на стремление молодых мужчин и женщин овладевать морскими профессиями.

### **Образование Рабочей группы ЮК по МАНС**

7.6 Комитет вновь образовал Рабочую группу ЮК по МАНС и, в интересах экономии времени, решил передать все остальные документы, представленные по данному пункту повестки дня как 107-й, так и 108-й сессии ЮК, Рабочей группе для детального рассмотрения. Принимая во внимание высказанные на пленарном заседании комментарии и принятые в его ходе решения, Комитет поручил Рабочей группе:

- .1 рассмотреть результаты обзора нормативной базы (ОНБ) Юридического комитета, изложенные в документах 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 на основе приложения к документу LEG 108/WP.6 подготовить документ об итогах ОНБ Юридического комитета, который как минимум должен включать:
  - .1 информацию по всем степеням автономности для каждого из документов, которые относятся к компетенции Юридического Комитета и на которые, как ожидается, окажет воздействие эксплуатация МАНС;
  - .2 наиболее подходящий подход (подходы) к рассмотрению вопросов эксплуатации МАНС в этих документах;
  - .3 перечень вопросов и/или потенциальных пробелов, требующих рассмотрения, с учетом документов LEG 107/8, LEG 107/8/Corr.1, LEG 107/8/17 и LEG 107/8/18;
  - .4 перечень выявленных пробелов и вопросов, общих с другими нормативными документами ИМО, в отношении которых ОНБ уже завершен (например, MSC 103/WP.8);
  - .5 перечень приоритетных направлений дальнейшей деятельности с учетом результатов работы, выполняемой другими комитетами; и
  - .6 ссылки на материалы, подготовленные в ходе ОНБ; и
- .3 направить доклад в письменном виде на пленарное заседание к пятнице, 30 июля 2021 года.



## Доклад Рабочей группы ЮК по МАНС

7.7 Рассмотрев доклад Рабочей группы ЮК по МАНС (LEG 108/WP.7), Комитет одобрил его в целом и в частности:

- .1 утвердил результаты ОНБ по МАНС и анализа соответствующих пробелов в конвенциях, подготовленных Юридическим комитетом, которые изложены в приложении 2 к настоящему докладу;
- .2 отметил, что в целом вопросы МАНС могут быть учтены в существующей нормативной базе, образуемой конвенциями ЮК, без необходимости внесения в них значительных изменений;
- .3 отметил, что в дальнейшем потребуются координация деятельности комитетов, в первую очередь в вопросах терминологии и определений;
- .4 предложил государствам-членам представить предложения о новом результате по МАНС, в котором будут отражены вопросы, признанные специфическими для ЮК;
- .5 отметил, что конвенции, не относящиеся к сфере компетенции ИМО, такие как ЮНКЛОС и КТМС 2006 года, возможно, потребуется рассмотреть в рамках дальнейшей деятельности ИМО в сфере МАНС, особенно если ИМО будет разрабатывать документ, регулирующий эксплуатацию МАНС; и
- .6 одобрил рекомендацию группы о том, что результаты ОНБ ЮК должны быть распространены в форме циркуляра ЮК.

**Аудиофайлы:** понедельник, 26 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

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

8.1 Комитет напомнил о том, что на своей последней сессии он рассмотрел итоги проделанной после 106-й сессии ЮК межсессионной работы над единым толкованием критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО (критерий), а также обзора подготовительных материалов к конвенциям ИМО об ответственности и компенсации за ущерб, других связанных с ними архивных документов и документов, освещающих сквозные темы и принципы, обуславливающие практическую невозможность преодоления данного критерия.

8.2 Комитет также напомнил о том, что он рассмотрел документ LEG 107/9/2, содержащий информацию 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 Комиссии международного права (КМП) в области последующих соглашений и последующей практики в контексте толкования международных договоров. Комитет решил, что вопрос о механизме принятия единого толкования должен быть дополнительно рассмотрен в межсессионный период и на 108-й сессии ЮК.

8.3 Комитет далее напомнил, что он учредил координируемую Грузией дистанционную межсессионную группу для работы посредством переписки с возможностью

проведения виртуальных заседаний по желанию членов группы, круг ведения которой изложен в пункте 9.15 документа LEG 107/18/2, и поручил ей представить доклад 108-й сессии ЮК.

### **Доклад корреспондентской группы**

8.4 При рассмотрении документа LEG 108/8 (Грузия), содержащего доклад корреспондентской группы по единому толкованию критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО, Комитет отметил, что группа подготовила текст проекта резолюции о толковании статьи 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, статьи V 2) Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года и статьи 9 Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года, который содержится в приложении к этому документу.

8.5 Комитет также отметил, что среди членов группы не было разногласий по существу текста проекта резолюции. Комитет далее отметил, что группа единодушно поддержала пункты 1 а), b) i), c) и d) и 2 постановляющей части проекта резолюции, которые, по мнению ее членов, являются точным отражением замысла разработчиков в отношении смысла рассматриваемого критерия, как это отражено в документах LEG 107/9 и LEG 107/INF.5 и в подготовительных материалах Международной конференции по ограничению ответственности по морским требованиям 1976 года.

8.6 Комитет далее отметил, что мнения членов группы относительно сохранения пунктов 1 b) ii) и iii) в постановляющей части разошлись, но большинство высказалось за то, чтобы сохранить их в постановляющей части и не переносить в преамбулу.

8.7 Комитет отметил, что члены группы решительно поддержали пункт 1 d) постановляющей части, хотя одна из делегаций зарезервировала свою позицию по данному вопросу.

8.8 Комитет также отметил, что группа предложила создать на 108-й сессии ЮК редакционную группу для рассмотрения и окончательной доработки проекта резолюции.

8.9 Комитет далее отметил, что группа также рассмотрела механизм принятия проекта резолюции и что большинство членов группы высказались за его принятие в качестве резолюции Ассамблеи. Комитет отметил, что группа решила оставить в тексте проекта три возможных механизма принятия резолюции в квадратных скобках, исходя из того, что окончательное решение по этому вопросу будет принимать Комитет.

8.10 Комитет напомнил, что в документе LEG 108/8/1 (Секретариат) представлены комментарии к документу LEG 108/8 и дополнительная информация о различных форумах и механизмах для принятия проекта единого толкования рассматриваемого критерия. В документе поясняется, что двумя возможными форумами для принятия единого толкования критерия являются Юридический комитет и Ассамблея. В нем также указывается, что ввиду того, что государства-участники того или иного нормативного документа способны дать наилучшую интерпретацию своего собственного соглашения, и с учетом выводов КМП о последующих соглашениях и последующей практике, изложенных в документе LEG 107/9/2, именно государства-участники различных конвенций должны толковать рассматриваемый критерий, а формулировка резолюции должна отражать согласие между ними. Далее в документе поясняется, что, хотя форумом для принятия резолюции может быть Юридический комитет или Ассамблея, данная резолюция должна быть резолюцией государств-участников соответствующих конвенций. В

связи с этим в документе предлагается внести в формулировку проекта резолюции соответствующие коррективы.

8.11 Комитет отметил, что резолюция может быть принята государствами-участниками на сессии Ассамблеи или Юридического комитета и что, возможно, не возникнет необходимости созывать конференцию государств-участников с единственной целью принятия единого толкования. Такая резолюция будет иметь необходимый юридический вес, если она будет отражать согласие государств-участников соответствующих конвенций относительно их толкования.

8.12 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения и замечания:

- .1 Существует необходимость в принятии единого толкования рассматриваемого критерия.
- .2 Наиболее важным параметром при определении компетентного форума для принятия единого толкования является юридический вес соответствующего решения.
- .3 Надлежащим форумом для принятия единого толкования является Ассамблея.
- .4 Наиболее подходящим юридическим форумом является тот, который обеспечит принятие толкования государствами-участниками всех этих конвенций, даже если местом, где это толкование будет принято, станет Ассамблея.
- .5 Юридический комитет является надлежащим и компетентным форумом для принятия единого толкования рассматриваемого критерия.
- .6 Наиболее подходящим форумом является конференция государств-участников.
- .7 Проект единого толкования вносит ясность для страховщиков и собственников судов в соответствии с принципами, которыми руководствовались разработчики первоначальных текстов конвенций.
- .8 Согласно договорному праву единственным законным основанием для принятия толкования является согласие всех государств-участников каждого из документов, поскольку только они способны толковать эти документы, будучи их полноправными сторонами.
- .9 Положения статьи 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, статьи V 2) Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года и статьи 9 Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года могут оказаться практически неприменимыми, поскольку обсуждаемый критерий вводит довольно жесткие требования, которые являются скорее нормативными, чем интерпретационными и которые в конечном итоге не будут способствовать применению правовых норм компетентными юрисдикциями.

- .10 Ссылки на страховые полисы и принцип непреодолимости представляются сомнительными.
- .11 Умышленный проступок определен на уровне, лишаящем собственника права на получение компенсации по страховому полису, а утрата права на ограничение ответственности допускается только в гипотетическом случае прекращения страховой приемлемости.
- .12 Критерии, предусмотренные проектом пунктов 1 b) ii) и iii) постановляющей части взаимно усиливают друг друга и могут изначально исключить любую возможность страхования определенных рисков и нейтрализовать дискреционные полномочия судьи при рассмотрении соответствующих дел.
- .13 Проект пункта 1 d) постановляющей части, как представляется, не соответствует указаниям, содержащимся в пункте 3 b) статьи 31 Венской конвенции.
- .14 Проект пункта 1 d) постановляющей части может быть принят при том понимании, что действия собственника судна по найму экипажа должны быть приниматься во внимание, а умышленные виновные действия, связанные с наймом экипажа собственником судна, могут рассматриваться как аналог умышленного проступка.
- .15 Основной целью обстоятельной дискуссии в корреспондентской группе было четкое отражение в тексте первоначальных намерений государств, принявших соответствующие конвенции. Задача заключалась в обеспечении того, чтобы те, кто в будущем будут обращаться к единому толкованию, пытались понять смысл рассматриваемого критерия, могли бы делать это с уверенностью в том, данное толкование соответствует тому, как этот критерий интерпретировали государства-участники этих конвенций. Еще одна цель состояла в том, чтобы резолюция о принятии единого толкования была одобрена государствами-участниками конвенций. Текст проекта направлен на то, чтобы в будущем свести к минимуму любую неоднозначность и обеспечить возможность применения единого толкования в течение длительного времени.
- .16 С юридической точки зрения толковать рассматриваемые конвенции могут только их государства-участники.
- .17 Международный суд (МС) постановил, что толкование конвенции, не поддерживаемое всеми государствами-участниками, не является последующим соглашением. Однако важно также принять единое толкование в короткий срок, и изложенное в пунктах 19 и 20 документа LEG108/8/1 предложение о принятии единого толкования посредством резолюции государств-участников соответствующих конвенций, присутствующих на Ассамблее, является компромиссом, позволяющим принять толкование в ускоренном режиме и при этом соблюсти решения МС.
- .18 Единые толкования могут лишь служить ориентиром для государств; решением проблемы является пересмотр конвенций.

- .19 Решение о том, будут ли суды отдельных государств применять единое толкование, остается прерогативой этих судов.
- .20 Окончательное решение Комитета является важным фактором в контексте применения Бункерной конвенции 2001 года.

8.13 Большинство членов Комитета согласились с тем, что текст проекта единого толкования, включая пункты 1 b) ii) и iii) и 1 d) постановляющей части, является приемлемым и что этот текст должен быть передан редакционной группе для окончательной доработки.

8.14 Комитет отметил мнение делегации Франции, поддержанное другими делегациями, относительно жесткости предложенного толкования рассматриваемого критерия.

8.15 Комитет также отметил выступление делегации Нидерландов, поддержанное делегацией Бельгии, о том, что проект пункта 1 d) постановляющей части следует толковать как не исключающий действия собственника судна при найме экипажа. По просьбе делегации Нидерландов полный текст ее заявления, сделанного в связи с вышеизложенным, приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

8.16 В ходе обсуждения вопроса о форуме для принятия единого толкования рассматриваемого критерия большинство членов Комитета согласились с тем, что надлежащим форумом для принятия резолюций о едином толковании конвенций ИМО их государствами-участниками является Ассамблея. Комитет также постановил, что, поскольку различные действующие конвенции различаются по составу государств-участников, необходимо принять отдельные резолюции для каждой из конвенций. В этой связи Комитет далее отметил, что, поскольку Конвенция ОВВ 2010 года еще не вступила в силу, на данном этапе эта конвенция не будет отражена в резолюции. Комитет согласился с тем, что формулировки, используемые в резолюциях, должны четко указывать на то, что единое толкование является соглашением государств-участников соответствующей конвенции, присутствующих на Ассамблее. Комитет также согласился с тем, что редакционная группа должна внести коррективы в используемые формулировки в соответствии с этими решениями.

### **Образование редакционной группы**

8.17 Рассмотрев вышеуказанные вопросы, Комитет согласился с предложением председателя о создании виртуальной редакционной группы под председательством г-жи Кристины Цалавры (Греция) и поручил ей с учетом высказанных на пленарном заседании комментариев и предложений и принятых в его ходе решений:

- .1 доработать текст проекта резолюции[ий] о едином толковании критерия утраты собственником права на ограничение ответственности по конвенциям ИМО на основе текста, подготовленного корреспондентской группой и представленного в приложении к документу LEG 108/8, для утверждения Комитетом и передачи для рассмотрения и принятия тридцать четвертой внеочередной сессии Совета и далее тридцать второй очередной сессии Ассамблеи; и
- .2 представить в письменном виде доклад о проделанной работе, включающий окончательный текст проекта резолюции[ий] Ассамблеи, на пленарное заседание, которое состоится в пятницу, 30 июля 2021 года.

**Доклад редакционной группы**

8.18 Рассмотрев доклад виртуальной редакционной группы (LEG 108/WP.8), Комитет одобрил его в целом.

8.19 Комитет, в частности, одобрил проекты резолюций:

- .1 о толковании статьи 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, изложенном в приложении 3 к настоящему докладу, для направления на тридцать четвертую внеочередную сессию Совета и принятия государствами-участниками Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, которые будут присутствовать на тридцать второй очередной сессии Ассамблеи;
- .2 о толковании статьи 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, изложенном в приложении 4 к настоящему докладу, для направления на тридцать четвертую внеочередную сессию Совета и принятия государствами-участниками Протокола 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, которые будут присутствовать на тридцать второй очередной сессии Ассамблеи; и
- .3 о толковании статьи 6 Протокола 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, внесшего поправки в статью V 2) Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, изложенном в приложении 5 к настоящему докладу, для направления на тридцать четвертую внеочередную сессию Совета и принятия государствами-участниками Протокола 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, которые будут присутствовать на тридцать второй очередной сессии Ассамблеи.

**Аудиофайлы:** вторник, 27 июля 2021 года, и пятница, 30 июля 2021 года

**9 ПИРАТСТВО**

9.1 Комитет напомнил, что на своей предыдущей сессии он отложил рассмотрение всего этого пункта повестки дня до 108-й сессии ЮК, и принял к сведению представленную в документах LEG 107/17/1 (Секретариат) и LEG 108/INF.4 (Китай) информацию по вопросам, связанным с пиратством.

9.2 В связи с документом LEG 107/17/1 Комитет принял к сведению комментарии Объединенных Арабских Эмиратов, содержащиеся в документе LEG 108/1/1/Add.1 (председатель), и, признавая важность правовых аспектов проблемы пиратства, решил, что этот пункт должен остаться в повестке дня Юридического комитета. Комитет также изменил название пункта повестки дня на «Пиратство и вооруженный разбой против судов», чтобы привести его в соответствие с названием соответствующего пункта повестки дня Комитета по безопасности на море.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

## 10 РАБОТА ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО

10.1 Комитет, напомнив, что на своей предыдущей сессии он перенес рассмотрение данного пункта повестки дня на 108-ю сессию ЮК, принял к сведению представленную в документах LEG 107/11, LEG 107/11/Add.1 и LEG 108/10 (Секретариат) информацию о результатах работы 31-й сессии Ассамблеи, 43-й сессии КУФ, 74-й сессии КЗМС, 101-й и 103-й сессий КБМ, 69-й и 70-й сессий КТС, 41-й сессии ЛК, 33-й и 34-й внеочередных сессий Совета, 7-й и 8-й сессий Подкомитета NCSR, а также устную информацию Секретариата об итогах 102-й сессии КБМ, 44-й и 45-й сессий КУФ, 124-й и 125-й сессий Совета, имеющих отношение к его работе.

10.2 В связи с документом LEG 107/11 Комитет, в частности, предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям направить на 109-ю сессию ЮК соответствующие предложения к пункту 12 *Плана действий по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов* (резолюция МЕРС.310(73)), касающиеся наиболее подходящего документа для включения положения об ответственности и обязательств в отношении пластмассовых изделий бытового назначения, сброшенных в море с судов (МЕРС 74/18, пункты 8.16, 8.36 и 8.40, и МЕРС 74/18/Corr.1, пункт 4).

10.3 В отношении документа LEG 108/10 Комитет, в частности, отметил следующее:

- .1 70-я сессия КТС постановила включить в предварительную повестку дня 71-й сессии КТС новый пункт «Долгосрочная стратегия обзора и реформы технического сотрудничества ИМО», а также подпункт «Анализ целесообразности введения платы за доступ к (находящимся в открытом доступе) данным ГИСИС» (ТС 70/14, пункт 11.2);
- .2 33-я внеочередная сессия Совета одобрила проект поправок к статьям 16, 17, 18, 19 b) и 81 Конвенции об ИМО и соответствующий проект резолюции Ассамблеи и рекомендовала их к принятию на 32-й сессии Ассамблеи (C/ES.33/D, пункт 3.3 и приложение);
- .3 103-я сессия КБМ утвердила в принципе учреждение постоянной объединенной рабочей группы МОТ/ИМО для выявления и рассмотрения проблем, касающихся моряков и человеческого фактора, при условии одобрения круга ведения и других вопросов в отношении постоянной группы, которые могут быть определены в резолюции СТК по КТМС 2006 года; и предложила 125-й сессии Совета утвердить это решение в принципе при условии одобрения метода работы группы, который может быть определен в резолюции, соответствующими комитетами ИМО (MSC 103/21, пункт 13.17). 125-я сессия Совета в установленном порядке одобрила данное решение (C 125/WP.1/Rev.1, пункт 7.5.1);
- .4 103-я сессия КБМ приняла резолюцию о *рекомендуемых действиях по приоритизации вакцинации моряков от COVID-19* и поручила Секретариату подготовить проект резолюции Ассамблеи, сводящей воедино вопросы смены экипажа, доступа к медицинской помощи, включения моряков в категорию «ключевых работников» и вакцинации в целях привлечения еще большего внимания к актуальности этих проблем, для рассмотрения на 104-й сессии КБМ с целью принятия на 32-й сессии Ассамблеи; и

- .5 8-я сессия Подкомитета NCSR вновь образовала корреспондентскую группу по пересмотру Руководства по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи (резолюция A.949(23)), которая среди прочего должна будет определить, какие вопросы следует передать на рассмотрение Комитету по защите морской среды и Юридическому комитету, и представить доклад 9-й сессии Подкомитета NCSR (NCSR 8/14/1, пункт 8.9).

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

## **11 МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К МОРСКОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ**

11.1 Комитет напомнил, что на своей предыдущей сессии он перенес рассмотрение всего этого пункта повестки дня на 108-ю сессию ЮК.

11.2 Комитет принял к сведению информацию, представленную в документах LEG 107/12 (Секретариат), LEG 107/12/1 (Институт международного морского права ИМО (ИММП)), LEG 107/INF.2 (ИММП), LEG 107/INF.3 (ИММП), LEG 108/11 (ИММП), LEG 108/11/1 (Секретариат), LEG 108/INF.2 (ИММП) и LEG 108/INF.3, о мероприятиях по техническому сотрудничеству, связанных с морским законодательством.

11.3 В этой связи Комитет напомнил, что 106-я сессия ЮК предложила Совету приступить к осуществлению программы по подготовке заверенных копий сводных текстов всех конвенций ИМО в целях содействия их интеграции во внутреннее законодательство. Комитет отметил, что 125-я сессия Совета рассмотрела этот вопрос и:

- .1 поддержала рекомендацию Рабочей группы по реформе Совета начать подготовку сводных редакций конвенций ИМО;
- .2 предложила комитетам разработать приоритетный перечень конвенций, для которых подготовка сводной редакции будет наиболее полезной;
- .3 приняла к сведению итоги обсуждения группой различных вариантов финансирования оплаты труда по подготовке сводных редакций конвенций ИМО и поручила Секретариату предоставить более подробную информацию об имеющихся вариантах финансирования; и
- .4 приняла к сведению рекомендацию группы рассмотреть правовые аспекты подготовки сводных заверенных текстов на более позднем этапе.

11.4 В связи с предложением Совета комитетам разработать приоритетный перечень конвенций, для которых подготовка сводных редакций была бы наиболее полезна, Секретариат проинформировал Комитет о том, что он направит информацию о ходе подготовки сводных редакций конвенций, относящихся к компетенции Комитета, на 109-ю сессию ЮК.

11.5 В связи с документом LEG 108/11/1, в частности, Комитет утвердил тематические приоритеты Объединенной программы технического сотрудничества (ОПТС) на 2022–2023 годы.

11.6 В связи с документом LEG 108/INF.3 Комитет поздравил г-на Хосе Мануэля Пачеко Кастильо (Перу) с вручением ему премии Генерального секретаря ИМО за



диссертацию под названием «Правовая оценка концепции реальной связи и ее вклад в борьбу с ННН-промыслом в открытом море», которая была признана лучшей диссертацией 2019–2020 учебного года.

11.7 Комитет признал важность работы ИММП в сфере наращивания потенциала государств, которая проводится под руководством директора института, и включения в сферу этой деятельности морского права как части системы международных норм, лежащих в основе документов ИМО и их применения.

11.8 Делегация Исламской Республики Иран направила в ИММП ряд предложений, связанных с обучением; полный текст ее заявления по этому вопросу приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

## **12 ОБЗОР СОСТОЯНИЯ КОНВЕНЦИЙ И ДРУГИХ ДОГОВОРНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ**

12.1 Комитет, напомнив, что на своей предыдущей сессии он перенес рассмотрение всего этого пункта повестки дня на 108-ю сессию ЮК, принял к сведению содержащуюся в документах LEG 107/13 и LEG 108/12 (Секретариат) информацию о статусе конвенций и других договорных документов, подготовленных Юридическим комитетом.

12.2 Комитет также принял к сведению информацию, изложенную в документах LEG 107/13/Add.1 и LEG 107/13/Add.2 (Секретариат), а также представленную в устной форме делегацией Ирака и Секретариатом, об оговорке, сделанной Республикой Ирак в соответствии со статьей 16 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года.

12.3 Комитет, в частности, отметил, что шесть государств-участников Конвенции в установленный 12-месячный срок возразили против оговорки на том основании, что она была представлена слишком поздно. В этой связи Комитет также отметил, что без снятия этих возражений Генеральный секретарь ИМО, выполняющий функции депозитария, не сможет принять оговорку Республики Ирак, представленную с опозданием. Комитет далее отметил, что Республика Ирак может в любое время обратиться к этим государствам-участникам с просьбой о снятии возражений.

12.4 По просьбе делегации Ирака полный текст ее заявления о представленной с опозданием оговорке приводится в приложении 9 к настоящему докладу.

12.5 Комитет одобрил и поддержал непрекращающиеся усилия Генерального секретаря по поощрению правительств к рассмотрению вопроса о принятии договоров, сторонами которых они еще не являются, а также призвал делегации вместе со своими правительствами добиваться достижения эффективного и единообразного осуществления конвенций ИМО и сообщать о любых препятствиях на пути их реализации в Юридический комитет с целью получения рекомендаций и руководящих указаний.

12.6 Комитет обратил внимание на статус Протокола ОВВ 2010 года, к которому присоединилось всего пять договаривающихся государств и который является единственным разработанным Юридическим комитетом договором, который еще не вступил в силу, и призвал государства-члены, которые еще не сделали этого, в возможно короткий срок ратифицировать данный Протокол, чтобы он мог вступить в силу.

12.7 В этой связи Комитет приветствовал оглашенную председателем информацию, которая была представлена делегациями Бельгии и Германии, об их усилиях по ратификации и реализации Протокола ОВВ 2010 года, предпринимаемых во взаимодействии с соседними государствами, включая Нидерланды. Председатель проинформировал Комитет о том, что Германия намерена ратифицировать Протокол летом 2022 года.

**Аудиофайл:** среда, 28 июля 2021 года

### **13 ПРОГРАММА РАБОТЫ**

#### **Предложения по новым результатам**

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

- .1 предложение о новом результате по разработке мер для прозрачной оценки необходимости изменения пределов ответственности (LEG 108/13); и
- .2 предложение о новом результате по разработке руководства по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (LEG 108/13/1).

13.2 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 этих двух предложений, проведенную председателем во взаимодействии с заместителем председателя и Секретариатом (LEG 108/WP.2).

#### **Разработка мер для прозрачной оценки необходимости изменения пределов ответственности**

13.3 Комитет рассмотрел документ LEG 108/13 (Австралия), в котором предлагается новый результат по разработке мер для прозрачной оценки необходимости изменения пределов ответственности, и принял к сведению информацию о разработке мер для прозрачной оценки необходимости внесения изменений в пределы ответственности, если требуемое число государств-участников обратится с просьбой о рассмотрении данного вопроса. Комитет также отметил, что поправки к пределам ответственности в данном предложении не запрашиваются.

13.4 После подробного обсуждения Комитет согласился с тем, что разработка мер для прозрачной оценки необходимости изменения пределов ответственности является вопросом, который должен быть рассмотрен Юридическим комитетом, и в целом поддержал предлагаемый новый результат. При этом Комитет отметил ряд оговорок, высказанных в связи со следующими вопросами:

- .1 получение данных о страховании от страховщиков, которые не являются членами клубов «Пи энд Ай», может оказаться сложной задачей;
- .2 не представлена методика определения колебаний валютных курсов, которые могут меняться от года к году;

- .3 хотя в предложении указано, что процедуры молчаливого принятия поправок, предусмотренные соответствующими конвенциями, будут соблюдаться, возникает вопрос о том, не приведет ли данное предложение к регулярному пересмотру пределов ответственности, что может создать чрезмерную нагрузку для государств, которым в этом случае придется регулярно вносить изменения во внутреннее законодательство; и
- .4 существуют опасения по поводу некоторых аспектов принципа «загрязнитель платит», и предложение не должно непреднамеренным образом привести к молчаливому принятию изменений пределов ответственности.

13.5 Комитет также отметил, что некоторые делегации выразили серьезную обеспокоенность тем, что многие из предложенных мер, по-видимому, не соответствуют механизму изменения предельных сумм по умолчанию, предусмотренному Протоколом ОМТ 1996 года. В частности, было отмечено, что эти предложения:

- .1 фактически будут иметь приоритет над решениями государств-участников в рамках процедуры изменений пределов ответственности, предусмотренной Протоколом ОМТ 1996 года;
- .2 игнорируют различия между ОМТ и другими режимами ответственности, которые прямо предусматривают регулярный пересмотр предельных сумм; и
- .3 могут привести к включению слишком широкого постоянного пункта в повестку дня.

13.6 Комитет далее с удовлетворением отметил, что Австралия<sup>5</sup> намеревается провести неофициальную межсессионную работу в связи с высказанными опасениями.

13.7 В заключение Комитет постановил:

- .1 включить новый результат по разработке мер для прозрачной оценки необходимости изменения пределов ответственности в двухгодичную повестку дня Юридического комитета на 2022–2023 годы (намеченный срок выполнения – 2023 год);
- .2 обратиться с просьбой направлять конкретные предложения на 109-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 109-й сессии ЮК.

---

<sup>5</sup> Заинтересованные делегации могут связаться с представителями Австралии по следующему адресу электронной почты: IMOLEG@amsa.gov.au.

**Разработка руководства по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года**

13.8 Комитет рассмотрел документ LEG 108/13/1 (Испания, Канада, Объединенные Арабские Эмираты, Финляндия, клубы «Пи энд Ай», ИТОПФ лтд. (ИТОПФ) и МПС), в котором предлагается новый результат по разработке руководства по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года.

13.9 Комитет принял к сведению содержащуюся в документе LEG 108/13/1 информацию о том, что благодаря разработке отдельного авторитетного руководства потенциальные заявители получают важную информацию о процедурах, которым необходимо следовать до подачи исковых требований, которые, по их мнению, подпадают под действие Конвенции.

13.10 После подробного обсуждения этого предложения Комитет в целом поддержал предложение о принятии нового результата, касающегося разработки руководства по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года; при этом были высказаны следующие замечания:

- .1 хорошей отправной точкой для разработки руководства по исковым требованиям на основании Бункерной конвенции 2001 года может стать существующее руководство Фондов ИОПК. При этом следует должным образом учитывать различия между этими двумя руководствами. Руководство по исковым требованиям Фондов ИОПК – это руководство, опубликованное Фондами ИОПК и описывающее их внутренние критерии приемлемости требований на основании Конвенции для своих истцов, а руководство по исковым требованиям на основании Бункерной конвенции – это руководство, разрабатываемое Юридическим комитетом для оказания помощи национальным судам, истцам и страховщикам в толковании Бункерной конвенции; и
- .2 разработка руководства по исковым требованиям на основании Бункерной конвенции 2001 года будет очень полезна для истцов и устранил имеющийся пробел в системе конвенций ИМО об ответственности и компенсации.

13.11 В заключение Комитет постановил:

- .1 включить в двухгодичную повестку дня на 2022–2023 годы новый результат по разработке руководства по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (намеченный срок выполнения – 2023 год);
- .2 обратиться с просьбой направлять конкретные предложения по объему работ в рамках нового результата на 109-ю сессию ЮК; и
- .3 включить данный пункт в предварительную повестку дня 109-й сессии ЮК.

13.12 Комитет отметил, что делегации, заинтересованные в участии в этой работе в межсессионный период, могут связаться с клубами «Пи энд Ай»<sup>6</sup>.

**Аудиофайл:** среда, 28 июля 2021 года

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

13.13 Комитет был проинформирован о том, что Совет на его 125-й очередной сессии:

- .1 одобрил решения Комитета по результатам на двухгодичный период 2020–2021 годов, принятые на его предыдущей сессии; и
- .2 утвердил новое стратегическое направление по человеческому фактору и связанные с ним показатели эффективности для включения в пересмотренный Стратегический план, который будет представлен на тридцать четвертой внеочередной сессии Совета вместе с пересмотренной таблицей показателей эффективности, перечнем результатов на двухгодичный период 2022–2023 годов и соответствующей резолюцией Ассамблеи.

13.14 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе LEG 108/13/2 (Секретариат), о том, что в соответствии с пунктом 9.1 резолюции о *применении Стратегического плана Организации* (резолюция A.1111(30)) отчеты о состоянии результатов, включенных в перечень результатов, должны прилагаться к докладам о каждой сессии подкомитетов и комитетов и к докладу Совета Ассамблее за двухгодичный период. В этих отчетах должны отдельно указываться новые результаты, одобренные к включению в двухгодичные повестки дня.

13.15 Комитету было предложено рассмотреть подготовленный Секретариатом и содержащийся в приложении 1 к документу LEG 108/13/2 проект отчета о состоянии результатов текущего двухгодичного периода (2020–2021 годы), включающий все результаты, касающиеся Юридического комитета. В частности, Комитету было предложено рассмотреть вопрос об удалении квадратных скобок из столбца «Состояние результата на год 2» текущего двухгодичного периода.

13.16 Комитет далее рассмотрел приведенные в приложении 2 к документу LEG 108/13/2 результаты, в которых ЮК упоминается только в качестве вышестоящего органа и которые были предложены для включения в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода.

13.17 Комитет одобрил отчет о состоянии результатов, запланированных на текущий двухгодичный период, и отчет о результатах, подлежащих включению в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода, для представления Совету (эти отчеты содержатся в приложениях 6 и 7 к настоящему докладу соответственно).

**Пункты для включения в повестку дня 109-й сессии ЮК**

13.18 Комитет одобрил перечень основных пунктов для включения в повестку дня 109-й сессии ЮК, содержащийся в документе LEG 108/WP.5 и приведенный в приложении 8 к настоящему докладу.

---

<sup>6</sup> Контактное лицо со стороны клубов «Пи энд Ай» – г-н Дэвид Бейкер, с которым можно связаться по адресу эл. почты [David.Baker@igpandi.org](mailto:David.Baker@igpandi.org)

**Продолжительность следующей сессии Комитета**

13.19 Комитет напомнил, что Совет на своей 125-й очередной сессии утвердил в принципе регулярный бюджет на двухгодичный период 2022–2023 годов, который был составлен из того расчета, что продолжительность заседаний ИМО с обеспечением устного перевода в полном объеме в следующем двухгодичном периоде составит 34 недели (17,4 недели в 2022 году и 16,6 недели в 2023 году), включая две сессии Комитета.

13.20 Комитет согласился с тем, что в двухгодичном периоде 2022–2023 годов будет достаточно провести две сессии, и с учетом текущей рабочей нагрузки решил, что следующая сессия должна продолжаться пять дней и включать восемь заседаний, в полном объеме обеспеченных устным переводом.

**Аудиофайл:** среда, 28 июля 2021 года

**14 ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ****Выборы председателя**

14.1 В соответствии с правилом 18 своих Правил процедуры Комитет единодушно избрал г-жу Джиллиан Грант (Канада) председателем на 2022 год.

14.2 Комитет и Генеральный секретарь выразили глубокую признательность уходящему председателю г-ну Фолькеру Шёфишу (Германия) за его умелое руководство Комитетом в период 2018–2021 годов и выдающийся вклад в работу Организации на протяжении многих лет и пожелали ему счастливой жизни на заслуженном отдыхе.

**Выборы заместителя председателя**

14.3 В соответствии с правилом 18 своих Правил процедуры Комитет единодушно избрал г-на Иванэ Абашидзе (Грузия) заместителем председателя на 2022 год.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

**15 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

15.1 Комитет отметил, что в документе LEG 108/1/1/Add.1 указывается на обеспокоенность Объединенных Арабских Эмиратов деятельностью Группы ИМО по антикризисным действиям в поддержку моряков (SCAT) и содержится просьба предоставить Комитету обновленную информацию по этому вопросу в рамках данного пункта повестки дня. Секретариат сообщил Комитету, что подробная информация о деятельности SCAT будет представлена на следующей (104-й) сессии Комитета по безопасности на море.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

**16 РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА О ЕГО 108-й СЕССИИ**

16.1 До начала виртуальных заседаний сессии государствам-членам было предложено в срок до 16 июля 2021 года предоставить комментарии к предложенным председателем действиям в отношении пунктов повестки дня, которые должны быть рассмотрены посредством переписки, как указано в документе LEG 108/1/1. Полученные комментарии, а также пересмотренные предложения председателя о дополнительных действиях изложены в документе LEG 108/1/1/Add.1 и включены в проект доклада Комитета

(LEG 108/WP.1) наряду с решениями, принятыми по пунктам повестки дня, рассмотренным в ходе виртуальных заседаний.

16.2 Проект доклада (LEG 108/WP.1) был подготовлен Секретариатом для рассмотрения и корректировки Комитетом в пятницу, 30 июля 2021 года, после чего он был перевыпущен в среду, 4 августа 2021 года, в качестве документа LEG 108/WP.1/Rev.1. С учетом положений *Временного руководства по проведению дистанционных сессий комитетов в период пандемии COVID-19*, для представления комментариев было дополнительно выделено пять рабочих дней, которые истекли в 23.59 (UTC+1) в среду, 11 августа 2021 года.

16.3 После рассмотрения комментариев, полученных в порядке, указанном в документе 108/16, доклад Комитета был утвержден и сессия была закрыта в 23:59 (UTC+1) в среду, 11 августа 2021 года, в соответствии с правилом 35 Правил процедуры Юридического комитета.

16.4 Окончательная редакция доклада Комитета была затем размещена на веб-сайте IMODOCS в качестве документа LEG 108/16/1.

**Аудиофайл:** пятница, 30 июля 2021 года

\*\*\*





## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### **ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ О ПООЩРЕНИИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ И ВСЕХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН К ПРОДВИЖЕНИЮ МЕР ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ФИКТИВНОЙ РЕГИСТРАЦИИ, ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФИКТИВНЫХ РЕЕСТРОВ И ДРУГИХ МОШЕННИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ В МОРСКОМ СЕКТОРЕ**

АССАМБЛЕЯ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ статью 1 а) Конвенции о Международной морской организации (Конвенция), касающуюся целей Организации, заключающихся в том, чтобы обеспечивать механизм сотрудничества правительств в области правительственного регулирования и практики в технических вопросах любого рода, затрагивающих международное торговое судоходство; поощрять и содействовать всеобщему принятию практически возможных максимальных норм в вопросах, касающихся безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним; а также рассматривать административные и правовые вопросы, связанные с целями, изложенными в статье 1 Конвенции,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции, касающуюся функций Ассамблеи,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на свою резолюцию A.1142(31) о *мерах по предотвращению фиктивной регистрации и использования фиктивных реестров судов* и о создании раздела «Реестры судов» в модуле контактных данных Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на свои резолюции A.504(XII) о *баратрии, незаконном захвате судов и их грузов и других формах морского мошенничества* и A.923(22) о *мерах по предотвращению регистрации «судов-призраков»*,

ССЫЛАЯСЬ на свою резолюцию A.1117(30) о *Системе опознавательных номеров судов ИМО* и циркулярное письмо № 1886/Rev.6 в поддержку внедрения Системы опознавательных номеров судов ИМО,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на свою резолюцию A.1070(28) о *Кодексе по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)*, в которой правительствам предлагается вновь рассмотреть вопрос о ратификации и осуществлении способствующих предотвращению и пресечению мошенничества на море конвенций и документов, связанных с безопасностью на море, в частности тех из них, которые касаются подготовки и дипломирования моряков и принятых процедур контроля субстандартных судов, призванных в конечном итоге устранить имеющиеся несоответствия,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ резолюцию MSC.160(78) о *принятии системы уникальных идентификационных номеров компаний и зарегистрированных собственников ИМО*, направленную на усиление безопасности, охраны и защиты окружающей среды на море и содействие предотвращению мошенничества на море, и циркулярное письмо № 2554/Rev.3 в поддержку выполнения резолюции MSC.160(78),

ССЫЛАЯСЬ на рекомендуемую процедуру передачи судов между государствами флага, принятую циркуляром MSC/Circ.1140-MEPC/Circ.424,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на рекомендуемую передовую практику содействия борьбе с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов, принятую циркуляром LEG.1/Circ.10,

УЧИТЫВАЯ, что фиктивная регистрация судов, распространение фиктивных реестров и связанные с ними мошеннические действия в сфере судоходства представляют серьезную угрозу для безопасности и охраны международного судоходства, включая безопасность и благополучие экипажей, а также для защиты окружающей среды и могут способствовать незаконным морским перевозкам и обходу санкций,

ПРИЗНАВАЯ важность предоставления информации и обмена ею между всеми заинтересованными сторонами в масштабах всего морского сектора с использованием двусторонних и многосторонних механизмов и в соответствии с национальным и международным правом, для предотвращения таких проблем и противодействия им,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что ратификация и эффективное осуществление других конвенций ИМО и иных соответствующих международных документов может внести значительный вклад в предотвращение мошенничества на море и борьбу с ним,

ПОЛАГАЯ, что разработка и постоянный анализ национального законодательства могут внести весьма существенный вклад в борьбу с мошенническими действиями в морском секторе,

ЖЕЛАЯ содействовать осуществлению всеми соответствующими заинтересованными сторонами мер, направленных на предотвращение и пресечение мошеннических действий, которые ставят под серьезную угрозу репутацию международной морской торговли,

РАССМОТРЕВ рекомендации, данные Юридическим комитетом на его 108-й сессии,

1 ПРИЗЫВАЕТ все соответствующие правительства и организации самым активным образом сотрудничать в принятии эффективных мер и обмене информацией в целях дальнейшего предотвращения мошенничества на море, памятуя о том, что меры, связанные с документацией, не должны препятствовать законным операциям в сфере международных морских перевозок и торговли;

2 РЕКОМЕНДУЕТ правительствам проанализировать положения своего национального законодательства, касающиеся предотвращения и пресечения всех форм мошенничества на море, и внести такие дополнения и усовершенствования, в частности в отношении проведения комплексной финансово-юридической экспертизы, которые могут быть необходимы для предотвращения и пресечения таких действий и практики, а также для защиты интересов всех затронутых сторон, уделяя особое внимание:

- a) управлению национальными реестрами судов, в том числе в части, касающейся требований к временной регистрации, передачи прав собственности, национальной принадлежности и изменения названий судов;
- b) требованиям к документации, с учетом того, что меры, связанные с документацией, не должны препятствовать законным операциям в сфере международных морских перевозок и торговли; и
- c) соответствующим правовым санкциям за мошеннические действия и практики в морском секторе;

3       ТАКЖЕ РЕКОМЕНДУЕТ правительствам проанализировать свои национальные правоохранительные процедуры и ресурсы, включая наличие надлежащим образом подготовленного персонала, и принять такие меры, которые могут потребоваться для эффективного предотвращения, расследования и выявления всех форм мошенничества на море и судебного преследования всех причастных к нему лиц;

4       ПРЕДЛАГАЕТ правительствам и соответствующим международным организациям информировать Генерального секретаря о принятых или планируемых правовых, административных и прочих мерах, направленных на достижение целей настоящей резолюции;

5       ПРИЗЫВАЕТ правительства принять все возможные меры к сотрудничеству друг с другом и с соответствующими межправительственными организациями и заинтересованными сторонами морской отрасли для продолжения и совершенствования координации действий во всех соответствующих областях с целью борьбы с мошенничеством на море, включая обмен информацией и направление сведений о названиях судов и реестров, причастных к мошенническим действиям;

6       ПРИЗЫВАЕТ правительства, Генерального секретаря ИМО, органы контроля судов государством порта, собственников и операторов судов, неправительственные организации, частные компании, в том числе занимающиеся морским страхованием, судовых брокеров и другие соответствующие заинтересованные стороны морской отрасли подготовить семинары, которые будут посвящены наращиванию потенциала и проведению комплексной финансово-юридической экспертизы в целях предотвращения, обнаружения и предания гласности случаев фальсификации регистрационной документации;

7       ПРОСИТ Генерального секретаря распространять получаемую от всех правительств и соответствующих заинтересованных сторон морской отрасли информацию о мошенничестве на море посредством циркуляров;

8       ПРОСИТ Юридический комитет держать этот вопрос в поле зрения и принимать дальнейшие меры, которые он может счесть необходимыми в свете происходящих изменений.

\*\*\*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### ИТОГИ ОБЗОРА НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ И АНАЛИЗА ПРОБЕЛОВ В КОНВЕНЦИЯХ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ, В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)

#### 1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе представлены итоги обзора нормативной базы (ОНБ) и анализа пробелов в конвенциях, подготовленных Юридическим комитетом (ЮК), в отношении морских автономных надводных судов (МАНС).

1.2 Одним из итогов ОНБ ЮК, одобренных 108-й сессией Комитета (26–30 июля 2021 года), стала оценка того, в какой степени находящиеся в его компетенции действующие нормативные документы могут потребовать изменений или толкований, направленных на учет вопросов эксплуатации МАНС. К числу итогов также относятся адресованные ЮК и заинтересованным сторонам рекомендации об определении и выборе направлений будущей работы в сфере МАНС в целях содействия подготовке предложений о новых результатах, их рассмотрению и утверждению.

1.3 По содержанию и структуре настоящий итоговый документ аналогичен документу *Итоги обзора нормативной базы по использованию МАНС*, подготовленному и утвержденному Комитетом по безопасности на море (КБМ) применительно к конвенциям, находящимся в его ведении (MSC.1/Circ.1638), что должно обеспечить последовательный подход к ОНБ по МАНС во всех органах ИМО. Отступления от этого подхода, которые были сочтены целесообразными, объясняются особым характером конвенций, входящих в сферу компетенции ЮК.

#### 2 ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 98-я сессия КБМ, состоявшаяся в июне 2017 года, обратила внимание на то, что в целях повышения уровня безопасности, рентабельности и качества в морском секторе все шире используются МАНС. В данном контексте в категорию МАНС могут включаться суда с разной степенью автоматизации – от частично автоматизированных систем, которые оказывают помощь экипажу, до полностью автономных систем, способных выполнять все задачи по эксплуатации судна без вмешательства человека. По всем аспектам эксплуатации МАНС, в том числе связанных с системами дистанционной и автономной навигации, мониторинга судов и предотвращения столкновений, проводится большой объем академических и коммерческих научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР).

2.2 Несмотря на то что технологические решения уже разрабатываются и внедряются, делегации высказали мнение о том, что в вопросах корректного применения существующих нормативных документов ИМО к МАНС остается много неясностей. С их точки зрения ИМО должна обеспечить проектировщикам, строителям, собственникам и операторам МАНС доступ к четкой и последовательной нормативной базе, соответствующей *Принципам, которые необходимо рассматривать при составлении документов ИМО* (резолюция А.1103(29)), с тем чтобы они могли продемонстрировать соблюдение требований документов ИМО.

2.3 По итогам обсуждения 98-я сессия КБМ постановила включить в свою повестку дня на двухгодичный период 2018–2019 годов результат «Обзор нормативной базы для

использования морских автономных наводных судов (МАНС)» с намеченным сроком завершения работ в 2020 году.

2.4 В апреле 2018 года 105-я сессия ЮК также постановила 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 с намеченным сроком завершения работ в 2022 году.

2.5 На 99-й сессии КБМ, состоявшейся в мае 2018 года, Комитет приступил к разработке концепции ОНБ и сформулировал его цель и задачи, дал предварительное определение МАНС и степеней автономности, составил перечень имеющих обязательную силу документов, подлежащих рассмотрению, и определил охват с точки зрения типов и размеров судов.

2.6 100-я сессия КБМ, прошедшая в декабре 2018 года, утвердила концепцию ОНБ, включающую определения, методологию, основанную на двухэтапном подходе, а также план работы и процедуры (MSC 100/20/Add.1, приложение 2) и предложила заинтересованным государствам-членам и международным организациям принять активное участие в проведении обзора. Комитет также утвердил проведение межсессионного заседания Рабочей группы по МАНС в период между 101-й и 102-й сессиями КБМ с целью завершения ОНБ на 102-й сессии КБМ. Кроме того, Комитет поручил Секретариату разработать веб-платформу для проведения ОНБ в составе Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве (ГИСИС).

2.7 106-я сессия ЮК, состоявшаяся в марте 2019 года, утвердила концепцию ОНБ ЮК, а также план и порядок работы, основанные на том же двухэтапном подходе и той же методологии, которые были разработаны 100-й сессией КБМ, и включающие первоначальный обзор нормативных документов ЮК на основе согласованной методологии и анализ наиболее подходящих подходов к рассмотрению вопросов эксплуатации МАНС.

2.8 ОНБ ЮК проходил по приведенному в приложении 3 к документу LEG 106/16 графику, который впоследствии был обновлен и разослан циркулярным письмом № 4030. ЮК использовал модуль МАНС в ГИСИС в качестве веб-платформы для обмена результатами первоначального обзора и анализа, размещения комментариев и пересмотра итогов первоначального обзора и анализа на основе полученных замечаний.

2.9 ЮК принял решение не создавать межсессионную рабочую группу по МАНС и вместо этого обратился к государствам-членам, которые в порядке добровольной инициативы провели первоначальный обзор и последующий анализ наиболее подходящего подхода к вопросам эксплуатации МАНС, с просьбой доложить о результатах обоих этапов ОНБ ЮК на 107-й сессии ЮК.

2.10 Комитет по упрощению формальностей (КУФ) на своей 43-й сессии, состоявшейся в апреле 2019 года, постановил включить в повестку дня Комитета на двухгодичный период 2020–2021 годов результат «Обзор нормативной базы для использования морских автономных наводных судов (МАНС)» с намеченным сроком завершения работ в 2020 году. Как и ЮК, КУФ решил применить концепцию ОНБ для использования МАНС, одобренную 100-й сессией КБМ, и задействовать модуль МАНС в ГИСИС в качестве платформы для обмена результатами первоначального обзора и анализа, размещения комментариев и пересмотра итогов первоначального обзора и анализа на основе полученных замечаний. Завершение ОНБ КУФ было запланировано на 44-ю сессию КУФ в апреле 2020 года.

2.11 В связи с пандемией COVID-19 102-я сессия КБМ и 107-я сессия ЮК, состоявшиеся в ноябре и декабре 2020 года соответственно, перенесли рассмотрение этого вопроса на 103-ю сессию КБМ и 108-ю сессию ЮК соответственно. 44-я (апрель 2020 года) и 45-я (июнь 2021 года) сессии КУФ также отложили рассмотрение пункта повестки дня, касающегося МАНС; вместо этого 45-я сессия КУФ решила для завершения ОНБ КУФ провести заседание межсессионной Рабочей группы по МАНС в октябре 2021 года.

2.12 103-я сессия КБМ в мае 2021 года завершила ОНБ в отношении конвенций, находящихся в ее ведении, и одобрила результаты, изложенные в циркуляре *Итоги обзора нормативной базы по использованию МАНС* (MSC.1/Circ.1638).

2.13 В июле 2021 года 108-я сессия ЮК также завершила ОНБ в отношении конвенций, подготовленных ЮК, и утвердила итоги, изложенные в настоящем документе.

### **3 КОНЦЕПЦИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОНБ**

#### **Цель и задачи**

3.1 Целью обзора ОНБ ЮК являлось определение того, каким образом в нормативных документах ИМО могут быть отражены вопросы безопасной, надежной и экологически рациональной эксплуатации МАНС и связанные с ней правовые аспекты.

3.2 Задача выполняемого ЮК ОНБ по МАНС заключалась в том, чтобы оценить, в какой степени необходимость учета вопросов эксплуатации МАНС повлияет на существующую нормативную базу, находящуюся в сфере компетенции Комитета.

#### **Глоссарий**

3.3 ЮК использовал глоссарий, разработанный КБМ для проведения ОНБ в отношении находящихся в его компетенции документов, в целях унификации подхода в масштабах всей Организации. Глоссарий терминов, в частности касающихся степеней автономности, был разработан специально для целей ОНБ и не исключает возможности появления других определений, которые могут быть рассмотрены на более поздней стадии.

3.4 Для целей ОНБ «МАНС» было определено как судно, которое в той или иной степени может функционировать без участия человека.

3.5 Для целей ОНБ использовалась следующая классификация степеней автономности:

Первая степень – *судно с автоматизированными процессами и оказанием поддержки в принятии решений*. Моряки находятся на судне для эксплуатации судовых систем, осуществления функций и управления ими. Некоторые операции могут быть автоматизированы и в течение определенного времени осуществляться без наблюдения, однако находящиеся на борту моряки готовы принять на себя управление.

Вторая степень – *дистанционно управляемое судно с моряками на борту*. Управление судном и его эксплуатация осуществляются из другого местоположения. Находящиеся на судне моряки могут взять на себя управление судовыми системами и выполнением функций.

Третья степень – *дистанционно управляемое судно без моряков на борту*. Управление судном и его эксплуатация осуществляются из другого местоположения. Моряков на судне нет.

Четвертая степень – *полностью автономное судно*. Система эксплуатации судна способна самостоятельно принимать решения и определять необходимые действия.

3.6 Приведенная выше классификация не носит иерархического характера. Следует иметь в виду, что в ходе одного и того же рейса МАНС могут функционировать в режиме одной или нескольких степеней автономности.

### **Нормативные документы**

3.7 Перечень имеющих обязательную силу документов, которые были рассмотрены в рамках ОНБ ЮК, приводится в дополнении 1. Эти документы рассматривались на уровне статей или подпунктов по выбору государства-члена, взявшего на себя эту работу. Некоторые документы, подготовленные Юридическим комитетом, в рамках ОНБ не рассматривались, поскольку никто не вызвался заниматься ими. Документы, согласованные вне рамок ИМО, в ходе ОНБ ЮК не рассматривались, несмотря на то что конвенции, касающиеся морской перевозки грузов, например Гаагско-Висбийские и Роттердамские правила, а также конвенции, посвященные правам и условиям труда моряков, например Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве, могут потребовать внимания в контексте МАНС.

3.8 Хотя Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС) в рамках ОНБ ЮК не рассматривалась, поскольку она не является конвенцией ИМО, эксплуатация МАНС должна будет осуществляться в соответствии с правовыми рамками, установленными ЮНКЛОС. В связи с этим Конвенцию ЮНКЛОС необходимо будет учитывать в связанной с МАНС работе ИМО в будущем, особенно если ИМО будет разрабатывать документ, регулирующий эксплуатацию МАНС.

### **Тип и размер судов**

3.9 Охват ОНБ был ограничен сферой применения рассматриваемых документов.

### **Веб-платформа для проведения ОНБ**

3.10 Для содействия проведению ОНБ Секретариат разработал веб-платформу в составе ГИСИС. Веб-платформа подключена к веб-аккаунтам ИМО, и доступ к ней предоставляется только зарегистрированным членам ИМО<sup>1</sup>. Все члены ИМО имеют доступ к веб-платформе только в режиме чтения, и размещенная на ней информация будет сохранена для дальнейшего использования в справочных целях, если Комитет не примет иного решения.

### **Методология**

3.11 Анализ документов проводился государствами-членами по их добровольной инициативе и состоял из двух этапов. В списке имеющих обязательную силу документов, приведенном в дополнении 1, содержатся также названия государств-членов,

---

<sup>1</sup> Термин «член ИМО» в настоящем документе означает правительства государств-членов, правительства ассоциированных государств-членов, межправительственные организации, имеющие статус наблюдателя, и неправительственные организации, имеющие консультативный статус.



проводивших и поддерживавших обзор документов в порядке добровольной инициативы. Члены ИМО имели возможность с помощью веб-платформы направлять комментарии к работе, выполнявшейся государствами-членами в инициативном порядке.

3.12 В качестве первого шага был проведен первоначальный обзор каждой статьи или подпункта каждого из документов, и для каждой из степеней автономности каждое из этих положений было отнесено к одной из следующих категорий:

- A применимо к МАНС и препятствует эксплуатации МАНС; или
- B применимо к МАНС, не препятствует эксплуатации МАНС и не требует никаких действий; или
- C применимо к МАНС и не препятствует эксплуатации МАНС, но может потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы; или
- D не применимо к эксплуатации МАНС.

3.13 По завершении первого этапа был проведен второй этап по анализу и определению наиболее подходящего из перечисленных ниже подходов к учету вопросов эксплуатации МАНС, принимая во внимание человеческий фактор<sup>2</sup>:

- I разработка толкований; и/или
- II внесение изменений в существующие нормативные документы; и/или
- III разработка новых нормативных документов; или
- IV ни один из перечисленных выше вариантов (по итогам анализа).

#### **4 РЕЗУЛЬТАТЫ ОБЗОРА НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ НА УРОВНЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ**

4.1 Результаты ОНБ на уровне нормативных документов приведены в приложении 2, в котором для всех степеней автономности указаны:

- .1 наиболее подходящие подходы к учету вопросов эксплуатации МАНС в этих документах;
- .2 причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов); и
- .3 выявленные пробелы/темы, которые могут потребовать рассмотрения.

4.2 В целом, по итогам ОНБ ЮК был сделан вывод о том, что связанные с МАНС вопросы могут быть отражены в существующей нормативной базе конвенций ЮК без необходимости внесения значительных корректировок.

4.3 В то время как в контексте некоторых конвенций, находящихся в компетенции ЮК, внедрение МАНС не представляет совершенно никаких проблем, другие конвенции могут потребовать дополнительных толкований или поправок для устранения

---

<sup>2</sup> См. резолюцию A.947(23) *Концепция, принципы и цели Организации в области человеческого фактора*.

возможных общих пробелов и отражения общих тем. Представляется, что для конвенций, подготовленных ЮК, новый документ не потребуется.

4.4 Обзор наиболее подходящих подходов к учету вопросов эксплуатации МАНС (I, II, III или IV)<sup>3</sup> во всех документах, рассмотренных в рамках ОНБ ЮК, представлен в таблице 2 ниже:

Нормативные документы ИМО	Степени автономности <sup>4</sup>			
	1	2	3	4
Бункерная конвенция 2001 года	IV	IV	I, II	I, II
КГО 1969 года	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III
Протокол КГО 1976 года	IV	IV	IV	IV
КГО 1992 года (неофициальный сводный текст)	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III
Конвенция о Фонде 1992 года (неофициальный сводный текст)	IV	IV	IV	IV
Протокол о Фонде 2003 года	IV	IV	IV	IV
КГОЯМ 1971 года	IV	IV	IV	I, II
Афинская конвенция 1974 года	I	I	I, II	I, II
Протокол 2002 года к Афинской конвенции (заверенный сводный текст)	I	I	I, II	I, II
Протокол 1976 года к Афинской конвенции	IV	IV	IV	IV
Конвенция ОМТ 1976 года	IV	II	II	II
Протокол ОМТ 1996 года (неофициальный сводный текст)	IV	II	II	II
Конвенция ОБВ 2010 года (неофициальный сводный текст)	IV	I	I, II	I, II
Международная конвенция о спасании 1989 года	IV	IV	I	I
Найробийская конвенция 2007 года	IV	I	I, II	I, II
Конвенция БНА 1988 года	IV	IV	IV	IV
Конвенция БНА 2005 года (заверенный сводный текст)	IV	IV	IV	IV
Протокол БНА 1988 года	IV	IV	IV	IV

<sup>3</sup> Описание различных подходов к учету вопросов эксплуатации МАНС приведено в пункте 3.12.

<sup>4</sup> Описание степеней автономности см. в пункте 3.5.

Нормативные документы ИМО	Степени автономности			
	1	2	3	4
Протокол БНА 2005 года (заверенный сводный текст)	IV	IV	IV	IV

Таблица 2. Обзор результатов анализа наиболее подходящих подходов к учету вопросов эксплуатации МАНС (второй этап анализа в рамках ОНБ ЮК)

## 5 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ОБЩИЕ ПРОБЕЛЫ И/ИЛИ ТЕМЫ И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВЗАИМОСВЯЗИ МЕЖДУ НОРМАТИВНЫМИ ДОКУМЕНТАМИ

### Потенциальные общие пробелы и/или темы

5.1 По итогам рассмотрения результатов ОНБ в отношении различных конвенций, подготовленных Юридическим комитетом и указанных в дополнении 2, были определены следующие основные потенциальные общие пробелы и/или темы, которые могут потребовать разъяснений, необходимых для учета вопросов эксплуатации МАНС в существующей нормативной базе:

- .1 функции и обязанности капитана;
- .2 функции и обязанности удаленного оператора;
- .3 вопросы ответственности;
- .4 определения/терминология МАНС; и
- .5 свидетельства.

5.2 Следует иметь в виду, что данный перечень потенциальных пробелов и тем не является исчерпывающим, а порядок их перечисления не отражает их приоритетности.

#### **Функции и обязанности капитана**

5.3 В рамках ОНБ были выявлены положения, которые требуют тех или иных действий со стороны капитана судна. Был сделан вывод о том, что применительно к этим положениям, возможно, потребуются уточнить, кто будет выполнять функции капитана при отсутствии такового на борту МАНС и будут ли они выполняться кем-либо, появятся ли у собственника (или фрахтователя) дополнительные обязанности или обязательства при эксплуатации полуавтономных или полностью автономных судов и будут ли определенные обязанности, которые обычно выполняет капитан, передаваться тем, кто фактически находится на борту полуавтономных судов с ограниченным экипажем, или же они будут выполняться персоналом, не находящимся на борту МАНС.

#### **Функции и обязанности удаленного оператора**

5.4 Результаты ОНБ также указывают на то, что функции и обязанности удаленного оператора также, возможно, потребуют разъяснения. В частности, может возникнуть необходимость в уточнении того, подпадают ли удаленные операторы под определения таких используемых в контексте режима ответственности и компенсации терминов, как «оператор» и «служащий или агент», чтобы положения этих конвенций об обязательствах, переходе ответственности и суброгации можно было считать в полной

применимыми к МАНС. Хотя было высказано мнение о том, что в рассматриваемых конвенциях термин «оператор» изначально использовался для обозначения коммерческих операторов судов, а не удаленных операторов, как они понимаются в контексте МАНС, представляется, что может возникнуть необходимость в проведении дискуссии для уточнения данного вопроса. В документе LEG 106/8/4 указано, что роль удаленного оператора в рамках режима ответственности должна быть на каком-то этапе рассмотрена Юридическим комитетом, но в ходе ОНБ она не анализировалась.

### ***Вопросы ответственности***

5.5 Новые технологии, связанные с МАНС, приведут к появлению новых субъектов, таких как удаленные операторы, центры/посты дистанционного управления, а также поставщики и разработчики сетевых и компьютерных систем. В связи с этим в ходе ОНБ был сделан вывод о возможной необходимости принятия решения о том, будут ли эти субъекты вовлечены в режим ответственности и компенсации и, если да, то каким образом. В частности, может потребоваться рассмотреть вопрос о том, являются ли существующий перечень освобождений от ответственности, положения о переходе ответственности и положения о суброгации достаточными. Хотя и было указано, что строгая ответственность собственника судна в качестве главенствующего принципа режима ответственности и компенсации должна быть сохранена, было также высказано мнение о том, что в связи с появлением новых субъектов и технологий возникают принципиальные вопросы о распределении ответственности, предусмотренной конвенциями ЮК, которые, возможно, придется решать в будущем.

### ***Определения/терминология***

5.6 В контексте новых технологий и субъектов необходимо изучить существующие определения и общую терминологию режима ответственности и компенсации, чтобы убедиться, что они сохраняют актуальность. В этой связи было отмечено, что, возможно, потребуются внести ясность в вопрос о том, подпадают ли МАНС (в особенности, обладающие третьей и четвертой степенями автономности) под различные определения понятия «судно» и применимы ли к МАНС те конвенции, которые не содержат определения понятия «судно». Кроме того, подобно тому, как было сочтено необходимым уточнить, будет ли удаленный оператор подпадать под определения понятий «управляющий и оператор» и «любое лицо», может возникнуть неопределенность относительно того, будут ли под эти определения подпадать производители и программисты МАНС или их компонентов. Наконец, представляется, что в контексте вреда, причиняемого автономными технологиями, рассмотрения могут потребовать понятия «вина», «небрежность» и «намерение». Несмотря на это, было решено, что данные соображения не должны препятствовать эксплуатации МАНС в рамках существующей системы конвенций ЮК.

### ***Свидетельства***

5.7 Общим для большинства конвенций об ответственности вопросом был вопрос о том, каким образом доступ к страховому свидетельству, которое должно храниться на борту для целей контроля судов государством порта, может быть обеспечен на МАНС без моряков на борту. Этот вопрос возникает и в связи с другими конвенциями ИМО, содержащими такое требование.

### ***Потенциальные взаимосвязи между нормативными документами***

5.8 В таблице 1 представлены относящиеся к компетенции Юридического комитета нормативные документы, в которых выявлены потенциальные общие пробелы и/или

темы, указывающие на наличие потенциальных взаимосвязей между этими документами.

	Капитан	Удаленный оператор	Вопросы ответственности	Определения/терминология	Свидетельства
Бункерная конвенция 2001 года		✓	✓	✓	✓
КГО 1969 года		✓	✓		✓
Протокол КГО 1976 года					
КГО 1992 года (неофициальный сводный текст)		✓	✓	✓	✓
Конвенция о Фонде 1992 года (неофициальный сводный текст)			✓	✓	
Протокол о Фонде 2003 года					
КГОЯМ 1971 года		✓		✓	
Афинская конвенция 1974 года		✓	✓	✓	
Протокол 2002 года к Афинской конвенции (заверенный сводный текст)		✓	✓	✓	✓
Протокол 1976 года к Афинской конвенции					
Конвенция ОМТ 1976 года		✓	✓	✓	
Протокол ОМТ 1996 года (неофициальный сводный текст)		✓	✓	✓	
Конвенция ОВВ 2010 года (неофициальный сводный текст)		✓	✓	✓	✓
Международная конвенция о спасании 1989 года	✓	✓		✓	
Найробийская конвенция 2007 года	✓	✓			✓
Конвенция БНА 1988 года	✓	✓		✓	
Конвенция БНА 2005 года (заверенный сводный текст)	✓	✓		✓	
Протокол БНА 1988 года		✓			
Протокол БНА 2005 года (заверенный сводный текст)		✓			

Таблица 1. Обзор потенциальных общих пробелов и тем

## **Потенциальные взаимосвязи с нормативными документами КБМ**

5.9 ОНБ, проведенный КБМ в отношении нормативных документов, находящихся в его ведении, выявил следующие потенциальные общие пробелы и/или темы (MSC.1/Circ.1638, пункт 5.2):

- .1 значения терминов «капитан», «экипаж» и «ответственное лицо»;
- .2 пост/центр дистанционного управления;
- .3 удаленный оператор в роли моряка;
- .4 положения, касающиеся проводимых вручную операций, сигнализации на мостике;
- .5 положения, предусматривающие те или иные действия со стороны персонала (пожар, реагирование в случае разлива груза, техобслуживание на судне и т. д.);
- .6 свидетельства и и наставления на судне;
- .7 связь, кибербезопасность;
- .8 несение вахты;
- .9 последствия внедрения МАНС для САР;
- .10 необходимая для обеспечения безопасной эксплуатации информация, которая должна иметься на борту; и
- .11 терминология.

5.10 Был сделан вывод о том, что не все эти потенциальные общие пробелы и/или темы одинаковы по своему характеру. Некоторые из них представляют собой критические проблемы фундаментального характера, которые способны повлиять на подход к вопросам эксплуатации МАНС в целом, тогда как другие носят по большей части технический характер.

5.11 Некоторые из этих потенциальных общих пробелов и/или тем играют центральную роль в определении того, каким образом можно безопасно и эффективно интегрировать вопросы эксплуатации МАНС в систему регулирования, рассматриваются в качестве высокоприоритетных, затрагивают целый ряд нормативных документов ИМО и могут потребовать принятия принципиальных решений до рассмотрения отдельных документов. Это, например, такие вопросы как:

- .1 значения терминов «капитан», «экипаж» и «ответственное лицо»;
- .2 посты/центры дистанционного управления; и
- .3 предоставление удаленным операторам статуса моряков;

5.12 КБМ пришел к выводу о том, предпочтительным походом к комплексному рассмотрению целого ряда общих потенциальных пробелов и/или тем, затрагивающих несколько нормативных документов, возможно, является подготовка нового нормативного документа (например, кодекса по МАНС), которому может быть придана обязательная

сила путем внесения поправок в одну из существующих конвенций ИМО, например в Конвенцию СОЛАС (MSC.1/Circ.1638, пункт 6.2).

5.13 Было также признано, что для рассмотрения поправок к нормативным документам или разработки нового нормативного документа требуется согласование используемой терминологии и принятие принципиального решения. Было высказано мнение о том, что одним из вопросов, подлежащих рассмотрению, должен стать повторный анализ степеней автономности с учетом опыта проведения ОНБ. Эта работа может включать разработку глоссария (MSC.1/Circ.1638, пункт 6.4).

5.14 КБМ пришел к выводу о том, что любые будущие предложения об изменениях в нормативной базе потребуют обоснования, а, следовательно, любая будущая работа по МАНС должна быть одобрена после поступления предложения о новом результате (MSC.1/Circ.1638, пункт 6.10).

## **6 ПРИОРИТИЗАЦИЯ ОБЩИХ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПРОБЕЛОВ И ТЕМ, ВЫЯВЛЕННЫХ В ХОДЕ ОНБ ЮК, И ВОЗМОЖНЫЕ ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ**

### **Приоритизация общих пробелов и тем**

6.1 По мнению КБМ, некоторые из потенциальных общих пробелов и/или тем играют центральную роль в определении того, каким образом можно безопасно и эффективно интегрировать вопросы эксплуатации МАНС в систему регулирования, рассматриваются в качестве высокоприоритетных, затрагивают целый ряд нормативных документов ИМО и могут потребовать принятия принципиальных решений до рассмотрения отдельных документов.

6.2 И КБМ, и ЮК пришли к выводу о том, что в число таких приоритетных вопросов, которые должны лечь в основу любой дальнейшей работы, входят функции и обязанности капитана и удаленного оператора. Любое обсуждение вопросов ответственности различных новых субъектов, появляющихся вследствие внедрения новых технологий, связанных с МАНС, будет зависеть от четких определений этих новых субъектов, включающих их функции и обязанности.

6.3 Кроме того, оба комитета признали, что используемая терминология нуждается в пересмотре и согласовании. Хотя многие термины, требующие разъяснения, являются общими для обоих комитетов, есть целый ряд чисто юридических понятий, таких как «вина», «небрежность» и «намерение», которые необходимо рассматривать в контексте вреда, причиняемого автономными технологиями. Однако это может быть сделано на втором этапе, после согласования основной терминологии, предполагающего, в первую очередь, повторное рассмотрение степеней автономности.

6.4 Одним из общих для большинства конвенций об ответственности вопросом является вопрос о том, каким образом доступ к страховому свидетельству, которое должно храниться на борту для целей контроля судов государством порта, может быть обеспечен на МАНС без моряков на борту. Хотя этот вопрос должен решаться применительно ко всем конвенциям ИМО, содержащим такое требование, он не обладает наивысшим приоритетом и может быть урегулирован в процессе корректировки или уточнения нормативной базы в свете вопросов эксплуатации МАНС.

6.5 Приоритеты, определенные КБМ, хорошо согласуются с приоритетами, установленными ЮК. К числу наиболее приоритетных вопросов, требующих решения, относятся общие принципиальные вопросы, касающиеся терминологии, а также функций и

обязанностей новых субъектов, появление которых обусловлено внедрением новых технологий, связанных с МАНС. Эти вопросы лучше всего рассматривать с участием обоих комитетов, чтобы при определении соответствующих терминов обеспечить учет как технических, так и юридических аспектов и вопросов ответственности, а также различий между целями и функциями конвенций, находящихся в ведении ЮК и КБМ.

#### **Возможные дальнейшие действия**

6.6 Юридический комитет должен рекомендовать направлять предложения по новому результату, касающемуся тех аспектов эксплуатации МАНС, которые были сочтены специфическими для ЮК. Для обеспечения согласованности подходов ЮК также должен участвовать в любой работе, проводимой в связи с МАНС другими комитетами ИМО, особенно в том, что касается связанных с МАНС определений и терминологии.

### **7 ССЫЛКИ НА МАТЕРИАЛЫ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ ВО ВРЕМЯ ОНБ ЮК И РАНЕЕ**

#### **Документы для заседаний ИМО**

7.1 Список всех связанных с ОНБ ЮК документов для заседаний ИМО приведен в дополнении 3.

7.2 Перечень всех связанных с ОНБ КБМ документов для заседаний ИМО приведен в дополнении 3 к циркуляру Комитета по безопасности на море *Итоги обзора нормативной базы по использованию МАНС*, касающемуся конвенций, находящихся в его ведении (MSC.1/Circ.1638).

#### **Модуль МАНС в ГИСИС**

7.3 Подробный анализ нормативных документов, рассмотренных в ходе ОНБ государствами-членами, которые участвовали в нем в порядке добровольной инициативы, и все комментарии членов ИМО размещены в модуле МАНС в ГИСИС. Эта веб-платформа подключена к веб-аккаунтам ИМО, и доступ к ней предоставляется только зарегистрированным членам ИМО.



## ДОПОЛНЕНИЕ 1

### Список нормативных документов и государств-членов, выполнявших их обзор или поддерживавших его в порядке добровольной инициативы

Документ	Государство-член, подготовившее первоначальный обзор	Государства-члены, оказывавшие поддержку/помощь
Бункерная конвенция 2001 года	Китай	Республика Корея
КГО 1969 года	Япония	
Протокол КГО 1976 года	Япония	
Протокол КГО 1992 года	Япония	Сингапур
Протокол о Фонде 1992 года	Германия	Япония
Протокол о Фонде 2003 года	Германия	Япония
КГОЯМ 1971 года	Австралия	
Афинская конвенция 1974 года	Франция	Маршалловы Острова
Протокол 1976 года к Афинской конвенции	Франция	Маршалловы Острова
Протокол 2002 года к Афинской конвенции	Франция	Маршалловы Острова
Конвенция ОМТ 1976 года	Республика Корея	Соединенное Королевство
Протокол ОМТ 1996 года	Республика Корея	Соединенное Королевство
Конвенция БНА 1988 года	Соединенные Штаты	Швейцария
Протокол БНА 1988 года	Соединенные Штаты	Швейцария
Конвенция БНА 2005 года	Соединенные Штаты	Швейцария
Протокол БНА 2005 года	Соединенные Штаты	Швейцария
Международная конвенция о спасании 1989 года	Финляндия	ММК
Найробийская конвенция 2007 года	Швеция	Люксембург и Нидерланды
Протокол ОБВ 2010 года	Канада	
Конвенция о вмешательстве 1969 года	*	*
Протокол о вмешательстве 1973 года	*	*
Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года	*	*
Международная конвенция об аресте судов 1999 года	*	*

\* Добровольцев для обзора этих документов не нашлось.

## ДОПОЛНЕНИЕ 2

### Результаты обзора нормативной базы на уровне нормативных документов

По своей применимости документы ИМО в их нынешних редакциях подразделяются на следующие категории:

- A применимы к МАНС и препятствуют эксплуатации МАНС; или
- B применимы к МАНС, не препятствуют эксплуатации МАНС и не требуют никаких действий; или
- C применимы к МАНС и не препятствуют эксплуатации МАНС, но могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы; или
- D не применимы к эксплуатации МАНС.

Наиболее подходящие подходы к учету вопросов эксплуатации МАНС подразделяются на следующие четыре категории:

- I разработка толкований; и/или
- II внесение изменений в существующие нормативные документы; и/или
- III разработка нового нормативного документа; или
- IV ни один из перечисленных выше вариантов (по итогам анализа).

#### 1 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года)

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Анализ показывает, что существующие положения Конвенции применимы к МАНС первой степени автономности и не требуют дальнейших действий.	Достаточен ли перечень освобождений, приведенный в статье 3, для собственника МАНС? Должен ли собственник судна нести ответственность, если ущерб причинен вследствие сбоя системы поддержки принятия решений?

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Анализ показывает, что существующие положения Конвенции применимы к МАНС второй степени автономности и не требуют дальнейших действий.	Достаточен ли перечень освобождений для собственника МАНС? Должен ли собственник судна нести ответственность, если ущерб причинен вследствие сбоя дистанционно управляемой системы?
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II	Возможно, потребуется разработать поправки, чтобы решить вопрос о том, каким образом безэкипажное МАНС (без моряков на борту) может иметь на борту свидетельство и предъявлять его в портах и на удаленных от берега объектах при приходе и отходе. В данном случае наилучшим подходом к учету вопросов эксплуатации МАНС будет вариант II. Как указывается в некоторых комментариях, свидетельства не обязательно иметь на борту и предъявлять по запросу, при условии что вместо этого они будут предоставляться в электронном формате и доступ к ним будет обеспечен всем государствам-участникам. Этот альтернативный подход к МАНС позволит избежать необходимости внесения поправок в Конвенцию. В этом случае наиболее подходящим вариантом является I.	Хотя определение оператора в Конвенции не приводится, под этим термином в ней подразумевается коммерческий оператор. Таким образом, удаленный оператор не должен подпадать под понятие «оператор судна», упомянутое в статье 1 3). Однако значение термина «удаленный оператор» может потребоваться четко прописать отдельно, чтобы избежать двусмысленности. Достаточен ли перечень освобождений для собственника МАНС? Должен ли собственник нести ответственность, если ущерб причинен вследствие сбоя дистанционно управляемой системы?
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II	Возможно, потребуется разработать толкования или поправки, чтобы решить вопрос о том, каким образом безэкипажное МАНС (без моряков на борту) может иметь свидетельство на борту и предъявлять его.	Достаточен ли перечень освобождений для собственника МАНС? Должен ли собственник судна нести ответственность, если ущерб вызван неверным решением, принятым искусственным интеллектом, или неисправностью технической инфраструктуры?

2 **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (КГО 1969 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ОБЩИЕ КОММЕНТАРИИ		<p>Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В противном случае у участников обсуждений в Рабочей группе и Комитете может не оказаться четких ориентиров. В частности, Юридический комитет должен решить, следует ли включать физических или юридических лиц, работающих с новыми технологиями в сфере мореплавания, таких как удаленные диспетчеры, поставщики сетевых и компьютерных систем и разработчики программного обеспечения, в число лиц, на которых может «перейти ответственность» по КГО. Если Юридический комитет считает, что эти стороны не должны нести ответственности за загрязнение нефтью, это должно быть четко указано в поправках, которые следует внести в статью III 4) КГО. В этом случае наиболее подходящим решением является вариант II. Однако, принимая во внимание практику внесения квазипоправок в отдельные положения КГО, Комитет может составить протокол о внесении изменений в некоторые из этих положений, включая статью III 4). В этом случае наиболее подходящим решением является вариант III. Если же Комитет решит, что эти стороны не должны быть исключены из числа лиц, на которые может быть возложена ответственность за</p>	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		загрязнение нефтью, статью III 4) КГО можно оставить без изменения (вариант IV) с учетом того, что в ней также не упомянуты предприятия-изготовители и классификационные общества, либо Комитет может разработать толкование статьи III 4) по этому вопросу (вариант I). Следует иметь в виду, что Комитет может также решить, что эти стороны должны нести ответственность за загрязнение нефтью в некоторых случаях, и тогда наиболее целесообразным подходом может оказаться разработка нового документа (вариант III). При этом выбор одного из вариантов может выходить за рамки вопроса о «переходе ответственности». Хотя на данном этапе Комитет может не принять однозначного решения по этому вопросу и оставить его на усмотрение внутренних судов государств, такой подход приведет к правовой неопределенности для вышеупомянутых сторон, что может затруднить разработку или коммерческую эксплуатацию МАНС.	
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов, включая вопрос о том, следует ли включать физических или юридических лиц, работающих с новыми технологиями в сфере мореплавания, таких как удаленные диспетчеры, поставщики сетевых и компьютерных систем и

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			разработчики программного обеспечения, в число лиц, на которых может «перейти ответственность» по КГО.
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).	<p><i>1. Новые технологии приведут к появлению новых субъектов, предоставляющих эти технологии, и новых оснований для предоставления освобождений от ответственности, связанных с этими технологиями</i></p> <p>Юридическому комитету необходимо будет принять принципиальное решение о том, являются ли достаточными перечни, включенные в ныне действующие положения об освобождении от ответственности (статья III 2)), о переходе ответственности (статья III 4)) и о суброгации (статья V 5)).</p> <p><i>2. Анализ употребления терминов «намерение причинить ущерб», «небрежность» и «самонадеянность»</i></p> <p>В связи со статьей III 3) Юридическому комитету необходимо будет принять принципиальное решение о том, что именно собственник танкера будет должен доказать, чтобы получить освобождение от ответственности в случае, если судном, которому причинен ущерб, является МАНС. Например, в гипотетическом случае столкновения МАНС с танкером, приведшего к причинению ущерба от загрязнения нефтью и произошедшего вследствие неправильного маневра, вызванного ошибкой в программе без какого-либо участия человека, отсутствует как намерение собственника МАНС причинить ущерб, так и небрежность с его стороны.</p>

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			<p>Должен ли собственник танкера даже в таком случае полностью компенсировать ущерб от загрязнения нефтью собственника МАНС? В связи со статьей V 2) Юридическому комитету необходимо будет принять принципиальное решение о том, какое поведение собственника танкера, являющегося МАНС, будет представлять собой «действие или бездействие, совершенное либо с намерением причинить такой ущерб, либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба». Так, будет ли собственнику танкера, являющегося МАНС, отказано в ограничении ответственности, если он/она был(а) в той или иной мере осведомлен(а) об ошибке в программе МАНС? Если да, то знание каких фактов лишает собственника танкера права ограничить свою ответственность? Было бы целесообразно либо дать толкование, либо принять новое положение, чтобы внести ясность в этот вопрос.</p>
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	<p>Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).</p>	<p><i>1. Новые технологии приведут к появлению новых субъектов, предоставляющих эти технологии, и новых оснований для предоставления освобождений от ответственности, связанных с этими технологиями</i> См. общие комментарии и комментарии ко второй степени автономности. <i>2. Анализ употребления терминов «намерение причинить ущерб», «небрежность» и «самонадеянность»</i> См. комментарии ко второй степени автономности.</p>

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			<p>3. Прочие вопросы – свидетельство (статья VII, пункты 2), 4) и 12))</p> <p>Комитету, возможно, придется дать новое толкование статьи VII, предписывающей обеспечить наличие свидетельства на борту безэкипажных МАНС. Как следует из многочисленных комментариев, полученных от членов ИМО на первом этапе, этот вопрос может быть решен путем разработки толкования. С учетом широкого распространения электронных свидетельств в морском секторе в настоящее время, наиболее целесообразным подходом в данном случае является вариант I. В то же время Юридический комитет может пойти по пути корректировки положений КГО с целью приведения их в соответствие со статьей 7 13) Бункерной конвенции и статьей 12 13) Найробийской конвенции об удалении затонувших судов. В этом случае наиболее подходящим вариантом будет вариант II. Если Комитет решит внести изменения в КГО по другим причинам, положения КГО, касающиеся свидетельства, также должны быть изменены. Кроме того, возможно, что Юридический комитет (или Комитет по упрощению формальностей) примет юридически обязательный нормативный документ для решения всех проблем, связанных со свидетельством. В этом случае наиболее подходящим подходом будет вариант III – разработка новых нормативных документов. Комитет, возможно, захочет рассмотреть различные формы и форматы свидетельства, в большей степени подходящие для безэкипажных МАНС. В этом случае в качестве наиболее целесообразного</p>



Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			подхода могут рассматриваться несколько вариантов (I, II, III и IV).
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).	См. комментарии к третьей степени автономности.

**3      Протокол [1976 года] к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Протокол КГО 1976 года);**

<b>Степень автономности</b>	<b>Наиболее подходящий подход (подходы)</b>	<b>Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС</b>	<b>Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения</b>
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Не применим к эксплуатации МАНС.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Не применим к эксплуатации МАНС.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	Не применим к эксплуатации МАНС.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Не применим к эксплуатации МАНС.	

**4      Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Протокол КГО 1992 года)**

<b>Степень автономности</b>	<b>Наиболее подходящий подход (подходы)</b>	<b>Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС</b>	<b>Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения</b>
ОБЩИЕ КОММЕНТАРИИ		Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В противном случае у участников обсуждений в Рабочей группе и Комитете может не оказаться четких ориентиров. В частности, Юридический комитет должен решить, следует ли включать физических или юридических лиц, работающих с новыми технологиями в сфере мореплавания, таких как удаленные диспетчеры, поставщики	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		<p>сетевых и компьютерных систем и разработчики программного обеспечения, в число лиц, на которых может «перейти ответственность» по КГО. Если Юридический комитет считает, что эти стороны не должны нести ответственности за загрязнение нефтью, это должно быть четко указано в поправках, которые следует внести в статью III 4) КГО. В этом случае наиболее подходящим решением является вариант II. Однако, принимая во внимание практику внесения квазипоправок в некоторые положения КГО, Комитет может составить протокол о внесении изменений в некоторые из этих положений, включая статью III 4). В этом случае наиболее подходящим решением является вариант III. Если же Комитет решит, что эти стороны не должны быть исключены из числа лиц, на которые может быть возложена ответственность за загрязнение нефтью, статью III 4) КГО можно оставить без изменения (вариант IV) с учетом того, что в ней также не упомянуты предприятия-изготовители и классификационные общества, либо Комитет может разработать толкование статьи III 4) по этому вопросу (вариант I). Следует иметь в виду, что Комитет может также решить, что эти стороны должны нести ответственность за загрязнение нефтью в некоторых случаях, и тогда наиболее целесообразным подходом может оказаться разработка нового документа (вариант III). При этом выбор одного из вариантов может выходить за</p>	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		рамки вопроса о «переходе ответственности». Хотя на данном этапе Комитет может не принять однозначного решения по этому вопросу и оставить его на усмотрение внутренних судов государств, такой подход приведет к правовой неопределенности для вышеупомянутых сторон, что может затруднить разработку или коммерческую эксплуатацию МАНС.	
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов, включая вопрос о том, следует ли включать физических или юридических лиц, работающих с новыми технологиями в сфере мореплавания, таких как удаленные диспетчеры, поставщики сетевых и компьютерных систем и разработчики программного обеспечения, в число лиц, на которых может быть «перейти ответственность» по КГО.
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).	<i>1. Новые технологии приведут к появлению новых субъектов, предоставляющих эти технологии, и новых оснований для предоставления освобождений от ответственности, связанных с этими технологиями</i> Юридическому комитету необходимо будет принять принципиальное решение о том, являются ли достаточными перечни, включенные в ныне действующие положения об освобождении от ответственности (статья III 2)), о переходе ответственности (статья III 4)) и о суброгации (статья V 5)).

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			<p><i>2. Анализ употребления терминов «намерение причинить ущерб», «небрежность» и «самонадеянность»</i></p> <p>В связи со статьей III 3) Юридическому комитету необходимо будет принять принципиальное решение о том, что именно собственник танкера будет должен доказать, чтобы получить освобождение от ответственности в случае, если судном, которому причинен ущерб, является МАНС. Например, в гипотетическом случае столкновения МАНС с танкером, приведшего к причинению ущерба от загрязнения нефтью и произошедшего вследствие неправильного маневра, вызванного ошибкой в программе без какого-либо участия человека, отсутствует как намерение собственника МАНС причинить ущерб, так и небрежность с его стороны. Должен ли собственник танкера даже в таком случае полностью компенсировать ущерб от загрязнения нефтью собственника МАНС? В связи со статьей V 2) Юридическому комитету необходимо будет принять принципиальное решение о том, какое поведение собственника танкера, являющегося МАНС, будет представлять собой «действие или бездействие, совершенное либо с намерением причинить такой ущерб, либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба». Так, будет ли собственнику танкера, являющегося МАНС, отказано в ограничении ответственности, если он/она был(а) в той или иной мере осведомлен(а) об ошибке в программе МАНС? Если да, то знание каких фактов лишает собственника</p>

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			<p>танкера права ограничить свою ответственность? Было бы целесообразно либо дать толкование, либо принять новое положение, чтобы внести ясность в этот вопрос.</p> <p><i>3. Прочие вопросы – определение понятия «судно» (статья I 1))</i></p> <p>Руководящий документ Фондов ИОПК по определению понятия «судно» исходит из наличия квалифицированных моряков на борту и не учитывает появление судов с дистанционным управлением или высокой степенью автоматизации. Юридический комитет, возможно, сочтет целесообразным рекомендовать Фондам урегулировать этот вопрос.</p>
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	<p>Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).</p>	<p><i>1. Новые технологии приведут к появлению новых субъектов, предоставляющих эти технологии, и новых оснований для предоставления освобождений от ответственности, связанных с этими технологиями.</i></p> <p>См. общие комментарии и комментарии ко второй степени автономности.</p> <p><i>2. Анализ употребления терминов «намерение причинить ущерб», «небрежность» и «самонадеянность».</i></p> <p>См. комментарии ко второй степени автономности.</p> <p><i>3. Прочие вопросы</i></p> <p><i>1) Определение понятия «судно» (статья I 1))</i></p> <p>См. комментарии ко второй степени автономности.</p> <p><i>2) Свидетельство (статья VII, пункты 2), 4) и 12))</i></p> <p>Комитету, возможно, придется дать новое толкование статьи VII, предписывающей обеспечить</p>

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			<p>наличие свидетельства на борту безэкипажных МАНС. Как следует из многочисленных комментариев, полученных от членов ИМО на первом этапе, этот вопрос может быть решен путем разработки толкования. С учетом широкого распространения электронных свидетельств в морском секторе в настоящее время, наиболее целесообразным подходом в данном случае является вариант I. В то же время Юридический комитет может пойти по пути корректировки положений КГО с целью приведения их в соответствие со статьей 7 13) Бункерной конвенции и статьей 12 13) Найробийской конвенции об удалении затонувших судов. В этом случае наиболее подходящим вариантом будет вариант II. Если Комитет решит внести изменения в КГО по другим причинам, положения КГО, касающиеся свидетельства, также должны быть изменены. Кроме того, возможно, что Юридический комитет (или Комитет по упрощению формальностей) примет юридически обязательный нормативный документ для решения всех проблем, связанных со свидетельством. В этом случае наиболее подходящим подходом будет вариант III – разработка новых нормативных документов. Комитет, возможно, захочет рассмотреть различные формы и форматы свидетельства, в большей степени подходящие для безэкипажных МАНС. В этом случае в качестве наиболее подходящего подхода могут рассматриваться несколько вариантов (I, II, III и IV).</p>

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II, III, IV	Чтобы определить, какой подход к учету вопросов эксплуатации МАНС является наиболее подходящим, необходимо принять принципиальные решения по ряду вопросов. В связи с этим представляется целесообразным указать все возможные варианты (I, II, III и IV).	См. комментарии к третьей степени автономности.

**5 Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (Протокол о Фонде 1992 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	Япония представила следующие комментарии:  Статья 4 2) для всех степеней автономности: Юридический комитет, возможно, сочтет целесообразным рассмотреть вопрос о том, будет ли ныне действующий список оснований для освобождения от ответственности достаточным для Фонда при урегулировании инцидентов с участием МАНС. В частности, Комитет может тщательно изучить вопрос о том, должен ли Фонд освобождаться от ответственности, если причиной происшествия стало неверное решение искусственного интеллекта или сбой в работе сетевой, компьютерной или иной
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	



Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
			<p>технологической инфраструктуры. По этой причине статью 4 2) в целом следует отнести к категории С.</p> <p>Статья 4 3) для всех степеней автономности: неясно, применимо ли это положение к случаям, когда стороной, которой причинен ущерб, является МАНС, и, если да, то каким образом. ЮК, возможно, сочтет целесообразным разъяснить значение термина «намерение причинить ущерб» применительно к ИИ и системам МАНС. По этой причине суда со степенями автономности 2–4 следует отнести к категории С.</p>

**6**      **Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (Протокол о Фонде 2003 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Никаких изменений не требуется.	

**7 Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 года (КГОЯМ 1971 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода(подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	В целом, изменений не требуется (за исключением статьи 3). В отношении статьи 3 см. комментарии к четвертой степени автономности.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	В целом, изменений не требуется (за исключением статьи 3). В отношении статьи 3 см. комментарии к четвертой степени автономности.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	В целом, изменений не требуется (за исключением статьи 3). В отношении статьи 3 см. комментарии к четвертой степени автономности.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II	<p>Есть два варианта дальнейших действий:</p> <p>1) Разъяснение того, какие юридические/физические лица включены в понятие «любое лицо» в статьях 1 и 2, с помощью отдельного положения. Разъяснение того, что означает термин «оператор» (например, является ли оператором собственник судна, эксплуатационная компания или другая организация, в зависимости от обстоятельств) в статье 3, с помощью отдельного положения.</p> <p>2) Подготовка толкования или пояснительного документа, содержащего:</p> <p>а. разъяснение того, какие физические/юридические лица включаются в понятие «любое лицо» в статьях 1 и 2, если это будет сочтено целесообразным. Следует рассмотреть вопрос о том, требует ли термин «любое лицо» уточнения или сужения в контексте МАНС;</p>	Разъяснение того, что означает термин «оператор» и какие физические/юридические лица включаются в понятие «любое лицо».

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода(подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		<p>b. разъяснение того, что означает термин «оператор» в статье 3. «Оператор» может трактоваться либо как «собственник судна», либо как «эксплуатирующая компания», в зависимости от ситуации. Данная статья может потребовать принятия принципиального решения о том, должна ли ответственность прежде всего лежать на собственнике судна или на эксплуатирующей компании, или же они должны нести солидарную ответственность. Подготовку толкования или пояснительного документа легче осуществить на практике, но внесение поправок в Конвенцию является более надежным решением в долгосрочном плане. С учетом того, что данная Конвенция нуждается лишь в разъяснениях, тогда как многие другие конвенции могут потребовать внесения значительных изменений, мы считаем, что подготовка толкования является предпочтительным вариантом.</p>	

## 8 Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (Афинская конвенция 1974 года)

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	I	В отношении применения Афинской конвенции 1974 года к судам с первой степенью автономности особых трудностей не выявлено.	Нет.
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	I	В отношении применения Афинской конвенции 1974 года к судам со второй степенью автономности выявлено небольшое число трудностей. Эти трудности можно устранить путем разработки толкований, однако по вопросу о том, действительно ли такие толкования необходимы или же Конвенция 1974 года обеспечивает достаточную ясность, консенсуса достичь не удалось. Ниже перечислены вопросы, которые могут потребовать разъяснений: Охватывает ли понятие «служащие или агенты перевозчика, действующие в пределах своих служебных обязанностей» физических или юридических лиц, которые будут осуществлять надзор за автономной работой судов (например, лиц, отвечающих за береговые посты дистанционного управления)? Может ли несчастный случай, причиной которого явилась неисправность той или иной системы МАНС, рассматриваться как произошедший по «вине или небрежности перевозчика»? Может ли неисправность автономных систем МАНС – в том числе береговых – рассматриваться как «недостаток судна»? Могут ли несчастные случаи, причиной которых явились автономные	Особого внимания требуют следующие понятия:  - служащие или агенты перевозчика; - вина или небрежность перевозчика; - недостаток судна и утрата права на ограничение ответственности в контексте функционирования автономной системы и действий лица, осуществляющего надзор за ней.

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		системы и оборудование, привести к утрате права на ограничение ответственности?	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II	В отношении применения Афинской конвенции 1974 года к судам с третьей степенью автономности выявлено небольшое число трудностей. Эти трудности можно устранить путем разработки толкований или поправок, однако по вопросу о том, действительно ли такие толкования или поправки необходимы, консенсуса достичь не удалось. Ниже перечислены вопросы, которые могут потребовать разъяснений: Может ли удаленный оператор рассматриваться в качестве заменяющего перевозчика? Будет ли неисправность той или иной системы МАНС, включая ее наземные компоненты, считаться «недостатком судна» по смыслу Конвенции? Будут ли лица, осуществляющие надзор за автономной работой судна, считаться «служащими или агентами перевозчика»? Может ли перевозчик утратить право на ограничение ответственности в связи с несчастным случаем, причиной которого явилась та или иная система МАНС? Должен ли вопрос об ответственности проектировщика МАНС рассматриваться особо?	<p>Особого внимания требуют следующие понятия:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- служащие или агенты перевозчика;</li> <li>- вина или небрежность перевозчика;</li> <li>- недостаток судна и утрата права на ограничение ответственности в контексте функционирования автономной системы и действий лица, осуществляющего надзор за ней.</li> </ul> <p>Вопрос об ответственности проектировщика МАНС требует особого рассмотрения.</p>
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II	В отношении применения Афинской конвенции 1974 года к судам с четвертой степенью автономности выявлено небольшое число трудностей. Эти трудности можно устранить путем разработки толкований или поправок, однако	<p>Особого внимания требуют следующие понятия:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- служащие или агенты перевозчика;</li> <li>- вина или небрежность перевозчика; и</li> </ul>

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		<p>по вопросу о том, действительно ли такие толкования или поправки необходимы, консенсуса достичь не удалось. Ниже перечислены вопросы, которые могут потребовать разъяснений: Может ли удаленный оператор рассматриваться в качестве заменяющего перевозчика? Будет ли неисправность той или иной системы МАНС, включая ее наземные компоненты, считаться «недостатком судна» по смыслу Конвенции? Будут ли лица, осуществляющие надзор за автономной работой судна, считаться «служащими или агентами перевозчика»? Может ли перевозчик утратить право на ограничение ответственности в связи с несчастным случаем, причиной которого явилась та или иная система МАНС? Должен ли вопрос об ответственности проектировщика МАНС рассматриваться особо? Трактовка определенных обязанностей перевозчика в связи со статусом багажа в условиях полной автономности вызывает затруднения, если только не имеется в виду, что даже в условиях полностью автономного плавания на борту может находиться обслуживающий персонал.</p>	<p>- недостаток судна и утрата права на ограничение ответственности в контексте функционирования автономной системы и действий лица, осуществляющего надзор за ней.</p> <p>Особого рассмотрения требует вопрос об ответственности проектировщика МАНС.</p>

**9**      **Протокол 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (Протокол 1976 года к Афинской конвенции)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	<i>Поставленный вопрос:</i> Повлияет ли введение специального права заимствования в качестве расчетной единицы вместо золотого франка на будущий режим ответственности для МАНС? <i>Анализ:</i> Влияние в контексте МАНС отсутствует. <i>Заключение:</i> Поправки не требуются.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	

**10**      **Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года (Протокол 2002 года к Афинской конвенции)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	I	В отношении применения Афинской конвенции 2002 года к судам с первой степенью автономности трудностей не выявлено.	Нет.
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	I	В отношении применения Афинской конвенции 2002 года к судам со второй степенью автономности выявлено небольшое число трудностей. Эти трудности можно устранить путем	Понятия «служащие или агенты перевозчика», «вина или небрежность перевозчика», «недостаток судна» и «утрата права на ограничение ответственности» в контексте функционирования автономной

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		разработки толкований, однако по вопросу о том, действительно ли такие толкования необходимы или же Конвенция обеспечивает достаточную ясность, консенсуса достичь не удалось. Вопросы, которые могут потребовать разъяснений: Охватывает ли понятие «служащие или агенты перевозчика, действующие в пределах своих служебных обязанностей» физических или юридических лиц, которые будут осуществлять надзор за автономной работой судов (например, лиц, отвечающих за береговые посты дистанционного управления)? Может ли несчастный случай, причиной которого явилась неисправность той или иной системы МАНС, рассматриваться как произошедший по «вине или небрежности перевозчика»? Может ли неисправность автономных систем МАНС – в том числе береговых – рассматриваться как «недостаток судна»? Могут ли несчастные случаи, причиной которых явились автономные системы и оборудование, привести к утрате права на ограничение ответственности?	системы и действий лица, осуществляющего надзор за ней.



Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II	В отношении применения Афинской конвенции 2002 года к судам с третьей степенью автономности выявлено определенное количество трудностей. Их можно устранить путем разработки толкований или поправок, однако по вопросу о том, действительно ли такие толкования или поправки необходимы, консенсуса достичь не удалось. Вопросы, которые могут потребовать разъяснений: Может ли удаленный оператор рассматриваться в качестве заменяющего перевозчика? Будет ли неисправность той или иной системы МАНС, включая ее наземные компоненты, считаться «недостатком судна» по смыслу Конвенции? Будут ли лица, осуществляющие надзор за автономной работой судна, считаться «служащими или агентами перевозчика»? Может ли перевозчик утратить право на ограничение ответственности в связи с несчастным случаем, причиной которого явилась та или иная система МАНС? Должен ли вопрос об ответственности проектировщика МАНС рассматриваться особо?	Понятия «служащие или агенты перевозчика», «вина или небрежность перевозчика», «недостаток судна» и «утрата права на ограничение ответственности» в контексте функционирования автономной системы и действий лица, осуществляющего надзор за ней.  Ответственность проектировщика МАНС
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II	В отношении применения Афинской конвенции 2002 года к судам с четвертой степенью автономности выявлено определенное количество трудностей. Их можно устранить путем разработки толкований или поправок, однако по вопросу о том, действительно ли такие толкования или поправки необходимы, консенсуса достичь не удалось. Вопросы, которые могут	Понятия «служащие или агенты перевозчика», «вина или небрежность перевозчика», «недостаток судна» и «утрата права на ограничение ответственности» в контексте функционирования автономной системы и действий лица, осуществляющего надзор за ней.  Ответственность проектировщика МАНС

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		<p>потребовать разъяснений: Может ли удаленный оператор рассматриваться в качестве заменяющего перевозчика? Будет ли неисправность той или иной системы МАНС, включая ее наземные компоненты, считаться «недостатком судна» по смыслу Конвенции? Будут ли лица, осуществляющие надзор за автономной работой судна, считаться «служащими или агентами перевозчика»? Может ли перевозчик утратить право на ограничение ответственности в связи с несчастным случаем, причиной которого явилась та или иная система МАНС? Трактровка определенных обязанностей перевозчика в связи со статусом багажа в условиях полной автономности вызывает затруднения, если только не имеется в виду, что даже в условиях полностью автономного плавания на борту может находиться обслуживающий персонал. Должен ли вопрос об ответственности проектировщика МАНС рассматриваться особо?</p>	

**11 Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года)**

<b>Степень автономности</b>	<b>Наиболее подходящий подход (подходы)</b>	<b>Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС</b>	<b>Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения</b>
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Все положения, применимые к МАНС с первой степенью автономности, отнесены к категории «В», а значит не требуют никаких действий.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	II	Значительная неопределенность связана со статусом удаленных операторов. Некоторые положения (например, статьи 1 2) и 1 4)) могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы.	Необходимо уточнить, подпадает ли удаленный оператор под определение «владельца и оператора» и «любого лица». В Конвенции отсутствует определение понятия «судно». Введение такого определения может быть сочтено целесообразным для устранения сомнений в том, является ли МАНС с третьей или четвертой степенью автономности судном.
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	II	Значительная неопределенность связана со статусом удаленных операторов. Некоторые положения (например, статьи 1 2) и 1 4)) могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы.	Необходимо уточнить, подпадает ли удаленный оператор под определение «владельца и оператора» и «любого лица». В Конвенции отсутствует определение понятия «судно». Введение такого определения может быть сочтено целесообразным для устранения сомнений в том, является ли МАНС с третьей или четвертой степенью автономности судном.
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	II	Значительная неопределенность связана со статусом изготовителей и программистов. Некоторые положения (например, статьи 1 2) и 1 4)) могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы.	Необходимо уточнить, подпадают ли изготовители и программисты МАНС под определение «оператора» и «любого лица». В Конвенции отсутствует определение понятия «судно». Введение такого определения может быть сочтено целесообразным для устранения сомнений в том, является ли МАНС с третьей или четвертой степенью автономности судном.

**12 Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками, внесенными Протоколом 1996 года (Протокол ОМТ 1996 года)**

<b>Степень автономности</b>	<b>Наиболее подходящий подход (подходы)</b>	<b>Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС</b>	<b>Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения</b>
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Все положения, применимые к МАНС с первой степенью автономности, отнесены к категории «В», а значит не требуют никаких действий.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	II	Значительная неопределенность связана со статусом удаленных операторов. Некоторые положения (например, статьи 1 2) и 1 4)) могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы.	Необходимо уточнить, подпадает ли удаленный оператор под определение «владельца и оператора» и «любого лица». В Конвенции отсутствует определение понятия «судно». Введение такого определения может быть сочтено целесообразным для устранения сомнений в том, является ли МАНС с третьей или четвертой степенью автономности судном.
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	II	Значительная неопределенность связана со статусом удаленных операторов. Некоторые положения (например, статьи 1 2) и 1 4)) могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы.	Необходимо уточнить, подпадает ли удаленный оператор под определение «владельца и оператора» и «любого лица». В Конвенции отсутствует определение понятия «судно». Введение такого определения может быть сочтено целесообразным для устранения сомнений в том, является ли МАНС с третьей или четвертой степенью автономности судном.
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	II	Значительная неопределенность связана со статусом изготовителей и программистов. Некоторые положения (например, статьи 1 2) и 1 4)) могут потребовать изменений или разъяснений и/или содержать пробелы.	Необходимо уточнить, подпадают ли изготовители и программисты МАНС под определение «оператора» и «любого лица». В Конвенции отсутствует определение понятия «судно». Введение такого определения может быть сочтено целесообразным для устранения сомнений в том, является ли МАНС с третьей или четвертой степенью автономности судном.

**13 Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года (Конвенция БНА 1988 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Анализ показал, что для обеспечения применимости Конвенции к МАНС с первой степенью автономности внесения поправок или принятия нового нормативного документа не требуется. Конвенция принята и применяется подписавшими ее государствами-членами посредством внутреннего законодательства и мер судебного преследования. Юрисдикционные, терминологические и иные правовые проблемы, возникающие в связи с МАНС у любого подписавшего Конвенцию государства-члена, могут решаться в рамках правовой системы этого государства-члена с помощью инструментов осуществления Конвенции на национальном уровне. Австралия, Соединенное Королевство и Швейцария рекомендовали использовать вариант I, т. е. не вносить никаких изменений в Конвенцию, но разработать рекомендации по ее толкованию. Соединенные Штаты по итогам тщательного рассмотрения всех позиций рекомендовали применить вариант IV, в соответствии с которым никаких изменений вносить не требуется.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	

**14    Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 года (Протокол БНА 1988 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	<p>Анализ показал, что для обеспечения применимости Конвенции к МАНС с первой степенью автономности внесения поправок или принятия нового нормативного документа не требуется. Конвенция принята и применяется подписавшими ее государствами-членами посредством внутреннего законодательства и мер судебного преследования. Юрисдикционные, терминологические и иные правовые проблемы, возникающие в связи с МАНС у любого подписавшего Конвенцию государства-члена, могут решаться в рамках правовой системы этого государства-члена с помощью инструментов осуществления Конвенции на национальном уровне.</p> <p>Хотя Соединенное Королевство предложило с помощью рекомендации или поправки разъяснить, что противоправные действия в отношении стационарных платформ могут совершаться на суше, например, базирующимся на берегу удаленным оператором, такой удаленный оператор может быть привлечен к</p>	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		ответственности в рамках национальной правовой системы с помощью различных инструментов, включая, в числе прочего, принятие национального законодательства, прямо предусматривающего ответственность удаленных операторов, применение действующих в государстве-члене норм уголовного права о пособничестве и соучастии или преступном сговоре. Кроме того, в том, что касается вопросов юрисдикции, статьи 3 4) и 3 5) прямо предусматривают, что юрисдикционные положения не исключают дополнительных средств осуществления уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством. Никаких действий со стороны ИМО не требуется.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	

**15 Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 2005 года (Конвенция БНА 2005 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	<p>Анализ показал, что для обеспечения применимости Конвенции к МАНС с первой степенью автономности внесения поправок или принятия нового нормативного документа не требуется. Конвенция принята и применяется подписавшими ее государствами-членами посредством внутреннего законодательства и мер судебного преследования. Юрисдикционные, терминологические и иные правовые проблемы, возникающие в связи с МАНС, у любого подписавшего Конвенцию государства-члена могут, решаться в рамках правовой системы этого государства-члена с помощью инструментов осуществления Конвенции на национальном уровне.</p> <p>В качестве альтернативы Австралия, Швейцария и Соединенное Королевство предлагают разработать рекомендацию, разъясняющую, что правонарушения, подпадающие под Конвенцию БНА, могут совершаться на суше, например, базирующимся на берегу удаленным оператором. Швейцария также предлагает выпустить рекомендацию о том, чтобы безэкипажные суда правоохранительных органов имели обозначения или маркировку, указывающие на их правоохранительный статус.</p>	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	



Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	

**16**      **Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 2005 года (Протокол БНА 2005 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	<p>Анализ показал, что для обеспечения применимости Конвенции к МАНС с первой степенью автономности не требуется внесения поправок или принятия нового нормативного документа не требуется. Конвенция принята и применяется подписавшими ее государствами-членами посредством внутреннего законодательства и мер судебного преследования. Юрисдикционные, терминологические и иные правовые проблемы, возникающие в связи с МАНС у любого подписавшего Конвенцию государства-члена, могут решаться в рамках правовой системы этого государства-члена с помощью инструментов осуществления Конвенции на национальном уровне.</p> <p>Хотя Соединенное Королевство предложило с помощью рекомендации или поправки разъяснить, что противоправные действия в отношении стационарных платформ могут</p>	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		совершаться на суше, например, базирующимся на берегу удаленным оператором, такой удаленный оператор может быть привлечен к ответственности в рамках национальной правовой системе с помощью различных инструментов, включая, в числе прочего, принятие национального законодательства, прямо предусматривающего ответственность удаленных операторов, применение действующих в государстве-члене норм уголовного права о пособничестве и соучастии или преступном сговоре. Кроме того, в том, что касается вопросов юрисдикции, статьи 3 4) и 3 5) прямо предусматривают, что юрисдикционные положения не исключают дополнительных средств осуществления уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством. Никаких действий со стороны ИМО не требуется.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	IV	См. комментарий к первой степени автономности.	

**17 Международная конвенция о спасании 1989 года (конвенция о спасании 1989 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV		
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	IV		
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I	Вопрос об удаленном операторе/капитане является важнейшим вопросом, который необходимо решить с учетом всех нормативных документов и во взаимодействии со всеми соответствующими комитетами.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I	Вопрос об удаленном операторе/капитане является важнейшим вопросом, который необходимо решить с учетом всех нормативных документов и во взаимодействии со всеми соответствующими комитетами.	

**18 Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года (Найробийская конвенция 2007 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ОБЩИЕ КОММЕНТАРИИ		Некоторые государства выразили пожелание обсудить необходимость расширения перечня оснований для освобождения от ответственности по исковым требованиям, приведенного в статье 10 Конвенции.	

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Судя по всему, в изменениях нет необходимости, поскольку с применением Конвенции в ее нынешнем виде к судам с первой степенью автономности не должно возникнуть никаких проблем.	
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	I	Возможно, потребуются некоторые разъяснения, касающиеся функций капитана и удаленного оператора, связанных с направлением определенных сообщений.	
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II	Анализ показал, что некоторые статьи Конвенции необходимо будет уточнить или изменить, прежде чем их можно будет применять к дистанционно управляемым судам без моряков на борту. В частности, речь идет об обязанности иметь на судне соответствующие свидетельства и требования, связанных с направлением сообщений о затонувших судах.	
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II	Для полностью автономных судов потребуются поправки и разъяснения к тем же статьям, что и для судов с третьей степенью автономности.	

**19 Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года (Протокол ОВВ 2010 года)**

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
ОБЩИЕ КОММЕНТАРИИ		Учет вопросов, связанных с МАНС, может быть обеспечен в рамках действующего Протокола ОВВ 2010 года. Тем не менее, в связи с МАНС возникает ряд принципиальных вопросов, например, об отнесении удаленного оператора к той или иной категории для целей положений Конвенции о переходе ответственности, которые следовало бы рассмотреть дополнительно. В зависимости от результатов этих обсуждений может потребоваться выработка общих толкований и/или рассмотрение поправок к конвенциям в целях внесения большей ясности в подходы к достижению желаемых стратегических результатов.	
ПЕРВАЯ СТЕПЕНЬ	IV	Учет вопросов, связанных с МАНС, которые обладают этой степенью автономности, может быть обеспечен в рамках Конвенции без внесения в нее дополнительных изменений.	Ответственность за продукт: Должен ли собственник нести ответственность, если ущерб от загрязнения является результатом сбоя автоматизированной системы? Есть ли необходимость рассмотреть вопрос о включении дополнительных оснований для освобождения собственника от ответственности в статьи 7 и 14?
ВТОРАЯ СТЕПЕНЬ	I	Учет вопросов, связанных с МАНС, которые обладают этой степенью автономности, может быть обеспечен без внесения дополнительных изменений. Возможно, потребуется рассмотреть вопрос о необходимости уточнения того, можно ли считать удаленного оператора	Ответственность за продукт: Должен ли собственник нести ответственность, если ущерб от загрязнения является результатом сбоя дистанционно управляемой системы? Есть ли необходимость рассмотреть вопрос о включении дополнительных

Степень автономности	Наиболее подходящий подход (подходы)	Причина выбора наиболее подходящего подхода (подходов) к учету вопросов эксплуатации МАНС	Потенциальные пробелы/темы, требующие рассмотрения
		служащим или агентом собственника для целей положений статьи 7 о переходе ответственности.	оснований для освобождения собственника от ответственности в статьи 7 и 14?
ТРЕТЬЯ СТЕПЕНЬ	I, II	<p>Учет вопросов, связанных с МАНС, которые обладают этой степенью автономности, может быть обеспечен.</p> <p>Чтобы решить вопрос о требовании иметь на борту страховое свидетельство применительно к судам, на которых нет моряков, возможно, потребуется либо разработать толкования, либо рассмотреть поправки (например, к статье 12).</p> <p>Возможно, потребуется рассмотреть толкования или поправки, разъясняющие, можно ли считать удаленного оператора служащим или агентом собственника для целей положений статьи 7 о переходе ответственности.</p>	<p>Ответственность за продукт: Должен ли собственник нести ответственность, если ущерб от загрязнения является результатом сбоя дистанционно управляемой системы? Есть ли необходимость рассмотреть вопрос о включении дополнительных оснований для освобождения собственника от ответственности в статьи 7 и 14?</p>
ЧЕТВЕРТАЯ СТЕПЕНЬ	I, II	<p>Чтобы решить вопрос о требовании иметь на борту страховое свидетельство применительно к судам, на которых нет моряков, возможно, потребуется либо разработать толкования, либо рассмотреть поправки (например, к статье 12).</p> <p>Возможно, потребуется рассмотреть толкования или поправки, разъясняющие, можно ли считать удаленного оператора служащим или агентом собственника для целей положений статьи 7 о переходе ответственности.</p>	<p>Ответственность за продукт: Должен ли собственник нести ответственность, если ущерб от загрязнения является результатом сбоя дистанционно управляемой системы? Есть ли необходимость рассмотреть вопрос о включении дополнительных оснований для освобождения собственника от ответственности в статьи 7 и 14?</p>

**ДОПОЛНЕНИЕ 3**

**Документы для заседаний ИМО, связанные с ОНБ ЮК**

LEG 105/11/1	Грузия, Канада, Маршалловы Острова, Норвегия, Республика Корея, Турция, Финляндия, Международный морской комитет, Международная палата судоходства и Международная группа ассоциаций взаимного страхования	Предложение о проведении обзора нормативной базы и анализа пробелов в отношении морских автономных надводных судов (МАНС)
LEG 105/14	Секретариат	Доклад Юридического комитета о работе его 105-й сессии
LEG 106/8	Секретариат	Перечень нормативных документов, относящихся к компетенции Юридического комитета
LEG 106/8/1	Секретариат	Итоги 99-й и 100-й сессий КБМ, касающиеся МАНС
LEG 106/8/2	Германия, Грузия, Дания, Канада, Маршалловы острова, Нидерланды, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Республика Корея, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция и Международная группа ассоциаций взаимного страхования	Проект структуры, методологии и плана работы по проведению обзора нормативной базы ЮК
LEG 106/8/3	Китай	Предложение к плану работы по проведению обзора нормативной базы по МАНС
LEG 106/8/4	Республика Корея	Комментарии к вопросу об инструментах, концепции и методологии обзора нормативной базы Юридического комитета
LEG 106/8/1	Секретариат	Доклад Рабочей группы ЮК по МАНС
LEG 106/16	Секретариат	Доклад Юридического комитета о работе его 106-й сессии

LEG 107/8	Международный морской комитет	Резюме результатов анализа нормативных документов ИМО, находящихся в ведении Юридического комитета
LEG 107/8/Corr.1	Международный морской комитет	Резюме результатов анализа нормативных документов ИМО, находящихся в ведении Юридического комитета
LEG 107/8/1	Швеция	Резюме результатов первого и второго этапов ОНБ в отношении Найробийской международной конвенции по удалению затонувших судов 2007 года
LEG 107/8/2	Япония	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (КГО 1992 года)
LEG 107/8/3	Австралия	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Конвенции о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 года
LEG 107/8/4	Секретариат	Прогресс в работе КБМ и КУФ по обзору нормативной базы и анализу пробелов
LEG 107/8/5	Соединенные Штаты Америки	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года
LEG 107/8/6	Соединенные Штаты Америки	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 2005 года
LEG 107/8/7	Соединенные Штаты Америки	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 года
LEG 107/8/8	Соединенные Штаты Америки	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 2005 года



LEG 107/8/9	Китай и Республика Корея	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года
LEG 107/8/10	Республика Корея и Соединенное Королевство	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года) и Протокола 1996 года о внесении поправок в Конвенция ОМТ 1976 года (Протокол ОМТ 1996 года)
LEG 107/8/11	Финляндия	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Международной конвенции о спасании 1989 года
LEG 107/8/12	Маршалловы Острова и Франция	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года
LEG 107/8/13	Маршалловы Острова и Франция	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года
LEG 107/8/14	Маршалловы Острова и Франция	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года
LEG 107/8/15	Канада	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года
LEG 107/8/16	Германия	Резюме результатов обзора нормативной базы ЮК в отношении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года
LEG 107/8/17	Секретариат	Резюме основных пробелов и общих тем в нормативных документах, относящихся к компетенции Юридического комитета
LEG 107/8/18	Международная федерация ассоциаций капитанов судов	Комментарий к документам LEG 107/8, LEG 107/8/1, LEG 107/8/5, 107/8/6 и LEG 107/8/11 по вопросу о функциях капитана

LEG 107/18/2	Секретариат	Доклад Юридического комитета о работе его 107-й сессии
LEG 108/7	Секретариат	Подведение итогов обзора нормативной базы и анализа пробелов на 103-й сессии КБМ
LEG 108/7/1	Российская Федерация	Комментарии к документам LEG 107/8 и LEG 107/8/17 по вопросу о правовом регулировании испытаний МАНС в Российской Федерации
LEG 108/WP.7	Секретариат	Доклад Рабочей группы ЮК по МАНС
LEG 108/16/1	Секретариат	Доклад Юридического комитета о работе его 108-й сессии

\*\*\*

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3**

#### **ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ О ТОЛКОВАНИИ СТАТЬИ 4 КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 ГОДА**

ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 ГОДА, ПРИСУТСТВУЮЩИЕ НА ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ АССАМБЛЕИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ,

ССЫЛАЯСЬ на то, что Международная морская организация установила всеобъемлющий режим ответственности, ее ограничения и компенсации ущерба, который призван обеспечить быстрое получение истцами адекватной компенсации без необходимости обращения в суд, и что этот режим представляет собой тщательно согласованный компромисс, который уравнивает обязательства и интересы правительств, истцов и отрасли,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что этот режим охватывает Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Конвенция о гражданской ответственности 1992 года), Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года (Конвенция ОВВ 2010 года), Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года) и Найробийскую международную конвенцию об удалении затонувших судов 2007 года (Найробийская конвенция об удалении затонувших судов 2007 года) (вместе именуемые «Конвенции»),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Организация приняла Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года) с поправками, внесенными Протоколом 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Протокол ОМТ 1996 года), которая предусматривает, что собственник судна может ограничить ответственность по некоторым конкретным требованиям, как это предусмотрено в статье 2 этой Конвенции,

ПРИЗНАВАЯ, что эффективное функционирование данного режима зависит от его единообразного осуществления и применения, соответствующего целям и задачам, согласованным при их принятии, и обеспечивающего равное и справедливое применение Конвенций ко всем сторонам и истцам,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость обеспечения правовой определенности в толковании и применении Конвенций и оказания помощи нынешним и будущим государствам-участникам Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года в их единообразном применении,

СОЗНАВАЯ, что цель и задачи Конвенций – обеспечить быстрое получение истцами адекватной компенсации – реализуются посредством механизмов, устанавливающих строгую ответственность собственника судна, путем возложения ответственности на собственника судна независимо от вины и с помощью требования о наличии страхового или иного финансового обеспечения,

СОЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что в основе Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года лежит право собственника судна, его страховщика или лица, предоставляющего финансовое обеспечение, ограничивать свою ответственность и что природа

такого права неразрывно связана с более высокими пределами ответственности и возможностью страхования такой ответственности,

СОЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что Конвенция о гражданской ответственности 1992 года, Конвенция ОВВ 2010 года и Протокол ОМТ 1996 года предусматривают увеличение этих пределов ответственности в оговоренных обстоятельствах,

ОТМЕЧАЯ, что право на ограничение ответственности предусмотрено в статье 1 1) Конвенции ОМТ 1976 года, статье V 1) Конвенции о гражданской ответственности 1992 года и статье 9 1) Конвенции ОВВ 2010 года,

НАПОМИНАЯ о ссылках на право ограничивать ответственность по Конвенции ОМТ 1976 года с поправками, содержащихся в статье 6 Бункерной конвенции 2001 года и статье 10 2) Найробийской конвенции об удалении затонувших судов 2007 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция ОМТ 1976 года, Конвенция о гражданской ответственности 1992 года и Конвенция ОВВ 2010 года предусматривают, что собственник судна не имеет права ограничивать свою ответственность, если доказано, что ущерб от загрязнения, вред или убытки явились результатом его/ее собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб от загрязнения, вред или убытки либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба от загрязнения, вреда или убытков (критерий утраты права на ограничение ответственности),

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ ТАКЖЕ, что Конвенции предусматривают, что, даже если собственник судна не имеет права на ограничение ответственности, его страховщик или лицо, предоставившее финансовое обеспечение, может воспользоваться предписываемыми ими пределами ответственности или извлечь из них выгоду,

ПРИЗНАВАЯ, что критерий утраты права на ограничение ответственности был представлен и принят на Международной конференции по Конвенции ОМТ 1976 года в составе пакета, включавшего более высокие пределы ответственности (по сравнению с Международной конвенцией относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1957 года),

УЧИТЫВАЯ трудности, которые могут возникнуть в результате различающихся и несогласованных толкований критерия утраты права на ограничение ответственности, и то, что без единого толкования этого критерия обладающие соответствующими правами истцы могут быть лишены возможности быстрого получения компенсации,

ОПАСАЯСЬ, что непоследовательное применение или толкование критерия утраты права на ограничение ответственности, отличающееся по охвату от первоначального замысла, может привести к недоразумениям, неопределенности и неравному подходу к истцам,

УКАЗЫВАЯ на важность единого толкования критерия утраты права на ограничение ответственности для долгосрочной устойчивости указанного режима, а также на то, что этот критерий может действовать и быть эффективным только в том случае, если государства-участники подтвердят смысловое содержание этого критерия в соответствии с принципами, которые обусловили его разработку,

ОТМЕЧАЯ, что принципы, лежащие в основе критерия утраты права на ограничение ответственности, определены в подготовительных материалах Конвенции ОМТ 1976 года,

СТРЕМЯСЬ вновь подтвердить эти принципы посредством единого толкования,

СОЗНАВАЯ, что во всех случаях последней инстанцией в вопросах толкования Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года являются суды государств-участников, но что подтверждение критерия утраты права на ограничение ответственности в форме единого толкования поможет судебным органам, а также правительствам, истцам, собственникам судов и страховщикам в интерпретации и понимании этого критерия,

ПРИЗНАВАЯ, что согласно Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года *«договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора,»* (статья 31 1)) и что *«возможно обращение к дополнительным средствам толкования, в том числе к подготовленным материалам и к обстоятельствам заключения договора, чтобы подтвердить значение, вытекающее из применения статьи 31 ...»* (статья 32),

РАССМОТРЕВ рекомендации, данные Юридическим комитетом на его 108-й сессии,

1 ПОДТВЕРЖДАЮТ, что критерий утраты права на ограничение ответственности, содержащийся в статье 4 Конвенции ОМТ 1976 года, должен толковаться:

- a) как практически непреодолимый по своей сути, т. е. преодолимый только в очень ограниченном числе случаев и основанный на принципе непреодолимости;
- b) как соответствующий степени виновности, аналогичной умышленному проступку, т. е.:
  - i) степени, которая превышает уровень, соответствующий грубой небрежности, с учетом того, что данное понятие было отклонено Международной конференцией по ограничению ответственности по морским требованиям 1976 года;
  - ii) степени, при которой собственник судна лишается права на возмещение ущерба по его полису морского страхования; и
  - iii) степени, при которой утрата права на ограничение ответственности должна начинаться там, где степень виновности такова, что страховая приемлемость прекращается;
- c) исходя из того, что «самонадеянность» должна сопровождаться «пониманием» того, что такой ущерб от загрязнения, вред или убытки, вероятно, будут причинены, что эти два аспекта обуславливают степень виновности, которая возникает из их совокупности, и что они не должны рассматриваться в отрыве друг от друга; и
- d) таким образом, что действия других сторон, помимо собственника судна, например капитана, членов экипажа или служащих собственника судна, должны считаться не имеющими отношения к делу и не должны приниматься во внимание при определении того, был ли данный критерий выполнен;

2 ПРОСЯТ Генерального секретаря Международной морской организации направить копии настоящей резолюции всем государствам, которые подписали или ратифицировали Конвенцию ОМТ 1976 года либо присоединились к ней;

3 ПРОСЯТ ТАКЖЕ Генерального секретаря Организации направить копии настоящей резолюции всем государствам-членам ИМО.

\*\*\*

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 4

### ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ О ТОЛКОВАНИИ СТАТЬИ 4 КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 ГОДА

ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ ПРОТОКОЛА 1996 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 ГОДА, ПРИСУТСТВУЮЩИЕ НА ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ АССАМБЛЕИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ,

ССЫЛАЯСЬ на то, что Международная морская организация установила всеобъемлющий режим ответственности, ее ограничения и компенсации ущерба, который призван обеспечить быстрое получение истцами адекватной компенсации без необходимости обращения в суд, и что этот режим представляет собой тщательно согласованный компромисс, который уравнивает обязательства и интересы правительств, истцов и отрасли,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что этот режим охватывает Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Конвенция о гражданской ответственности 1992 года), Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года (Конвенция ОВВ 2010 года), Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года) и Найробийскую международную конвенцию об удалении затонувших судов 2007 года (Найробийская конвенция об удалении затонувших судов 2007 года) (вместе именуемые «Конвенции»),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Организация приняла Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года) с поправками, внесенными Протоколом 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Протокол ОМТ 1996 года), которая предусматривает, что собственник судна может ограничить ответственность по некоторым конкретным требованиям, как это предусмотрено в статье 2 этой Конвенции,

ПРИЗНАВАЯ, что эффективное функционирование данного режима зависит от его единообразного осуществления и применения, соответствующего целям и задачам, согласованным при их принятии, и обеспечивающего равное и справедливое применение Конвенций ко всем сторонам и истцам,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость обеспечения правовой определенности в толковании и применении Конвенций и оказания помощи нынешним и будущим государствам-участникам Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года в их единообразном применении,

СОЗНАВАЯ, что цель и задачи Конвенций – обеспечить быстрое получение истцами адекватной компенсации – реализуются посредством механизмов, устанавливающих строгую ответственность собственника судна, путем возложения ответственности на собственника судна независимо от вины и с помощью требования о наличии страхового или иного финансового обеспечения,

СОЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что в основе Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года лежит право собственника судна, его страховщика или лица, предоставляющего финансовое обеспечение, ограничивать свою ответственность и что природа

такого права неразрывно связана с более высокими пределами ответственности и возможностью страхования такой ответственности,

СОЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что Конвенция о гражданской ответственности 1992 года, Конвенция ОВВ 2010 года и Протокол ОМТ 1996 года предусматривают увеличение этих пределов ответственности в оговоренных обстоятельствах,

ОТМЕЧАЯ, что право на ограничение ответственности предусмотрено в статье 1 1) Конвенции ОМТ 1976 года, статье V 1) Конвенции о гражданской ответственности 1992 года и статье 9 1) Конвенции ОВВ 2010 года,

НАПОМИНАЯ о ссылках на право ограничивать ответственность по Конвенции ОМТ 1976 года с поправками, содержащихся в статье 6 Бункерной конвенции 2001 года и статье 10 2) Найробийской конвенции об удалении затонувших судов 2007 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция ОМТ 1976 года, Конвенция о гражданской ответственности 1992 года и Конвенция ОВВ 2010 года предусматривают, что собственник судна не имеет права ограничивать свою ответственность, если доказано, что ущерб от загрязнения, вред или убытки явились результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб от загрязнения, вред или убытки либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба от загрязнения, вреда или убытков (критерий утраты права на ограничение ответственности),

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ ТАКЖЕ, что Конвенции предусматривают, что, даже если собственник судна не имеет права на ограничение ответственности, его страховщик или лицо, предоставившее финансовое обеспечение, может воспользоваться предписываемыми ими пределами ответственности или извлечь из них выгоду,

ПРИЗНАВАЯ, что критерий утраты права на ограничение ответственности был представлен и принят на Международной конференции по Конвенции ОМТ 1976 года в составе пакета, включавшего более высокие пределы ответственности (по сравнению с Международной конвенцией относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1957 года),

УЧИТЫВАЯ трудности, которые могут возникнуть в результате различающихся и несогласованных толкований критерия утраты права на ограничение ответственности, и то, что без единого толкования этого критерия обладающие соответствующими правами истцы могут быть лишены возможности быстрого получения компенсации,

ОПАСАЯСЬ, что непоследовательное применение или толкование критерия утраты права на ограничение ответственности, отличающееся по охвату от первоначального замысла, может привести к недоразумениям, неопределенности и неравному подходу к истцам,

УКАЗЫВАЯ на важность единого толкования критерия утраты права на ограничение ответственности для долгосрочной устойчивости указанного режима, а также на то, что этот критерий может действовать и быть эффективным только в том случае, если государства-участники подтвердят смысловое содержание этого критерия в соответствии с принципами, которые обусловили его разработку,

ОТМЕЧАЯ, что принципы, лежащие в основе критерия утраты права на ограничение ответственности, определены в подготовительных материалах Конвенции ОМТ 1976 года,



СТРЕМЯСЬ вновь подтвердить эти принципы посредством единого толкования,

СОЗНАВАЯ, что во всех случаях последней инстанцией в вопросах толкования Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года являются суды государств-участников, но что подтверждение критерия утраты права на ограничение ответственности в форме единого толкования поможет судебным органам, а также правительствам, истцам, собственникам судов и страховщикам в интерпретации и понимании этого критерия,

ПРИЗНАВАЯ, что согласно Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года *«договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора,»* (статья 31 1)) и что *«возможно обращение к дополнительным средствам толкования, в том числе к подготовленным материалам и к обстоятельствам заключения договора, чтобы подтвердить значение, вытекающее из применения статьи 31 ...»* (статья 32),

РАССМОТРЕВ рекомендации, данные Юридическим комитетом на его 108-й сессии,

1 ПОДТВЕРЖДАЮТ, что критерий утраты права на ограничение ответственности, содержащийся в статье 4 Конвенции ОМТ 1976 года, должен толковаться:

- a) как практически непреодолимый по своей сути, т. е. преодолимый только в очень ограниченном числе случаев и основанный на принципе непреодолимости;
- b) как соответствующий степени виновности, аналогичной умышленному проступку, т. е.:
  - i) степени, которая превышает уровень, соответствующий грубой небрежности, с учетом того, что данное понятие было отклонено Международной конференцией по ограничению ответственности по морским требованиям 1976 года;
  - ii) степени, при которой собственник судна лишается права на возмещение ущерба по его полису морского страхования; и
  - iii) степени, при которой утрата права на ограничение ответственности должна начинаться там, где степень виновности такова, что страховая приемлемость прекращается;
- c) исходя из того, что «самонадеянность» должна сопровождаться «пониманием» того, что такой ущерб от загрязнения, вред или убытки, вероятно, будут причинены, что эти два аспекта обуславливают степень виновности, которая возникает из их совокупности, и что они не должны рассматриваться в отрыве друг от друга; и
- d) таким образом, что действия других сторон, помимо собственника судна, например капитана, членов экипажа или служащих собственника судна, должны считаться не имеющими отношения к делу и не должны приниматься во внимание при определении того, был ли данный критерий выполнен.

2 ПРОСЯТ Генерального секретаря Международной морской организации направить копии настоящей резолюции всем государствам, которые подписали или ратифицировали Протокол ОМТ 1996 года либо присоединились к нему.

3 ПРОСЯТ ТАКЖЕ Генерального секретаря Организации направить копии настоящей резолюции всем государствам-членам ИМО.

\*\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 5

### **ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ О ТОЛКОВАНИИ СТАТЬИ 6 ПРОТОКОЛА 1992 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА, ВНЕСШЕГО ПОПРАВКИ В СТАТЬЮ V 2) МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА**

ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ ПРОТОКОЛА 1992 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА, ПРИСУТСТВУЮЩИЕ НА ТРИДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ АССАМБЛЕИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ,

ССЫЛАЯСЬ на то, что Международная морская организация установила всеобъемлющий режим ответственности, ее ограничения и компенсации ущерба, который призван обеспечить быстрое получение истцами адекватной компенсации без необходимости обращения в суд, и что этот режим представляет собой тщательно согласованный компромисс, который уравнивает обязательства и интересы правительств, истцов и отрасли,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что этот режим охватывает Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Конвенция о гражданской ответственности 1992 года), Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года (Конвенция ОВВ 2010 года), Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года) и Найробийскую международную конвенцию об удалении затонувших судов 2007 года (Найробийская конвенция об удалении затонувших судов 2007 года) (вместе именуемые «Конвенции»),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Организация приняла Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года) с поправками, внесенными Протоколом 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Протокол ОМТ 1996 года), которая предусматривает, что собственник судна может ограничить ответственность по некоторым конкретным требованиям, как это предусмотрено в статье 2 этой Конвенции,

ПРИЗНАВАЯ, что эффективное функционирование данного режима зависит от его единообразного осуществления и применения, соответствующего целям и задачам, согласованным при их принятии, и обеспечивающего равное и справедливое применение Конвенций ко всем сторонам и истцам,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость обеспечения правовой определенности в толковании и применении Конвенций и оказания помощи нынешним и будущим государствам-участникам Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года в их единообразном применении,

СОЗНАВАЯ, что цель и задачи Конвенций – обеспечить быстрое получение истцами адекватной компенсации – реализуются посредством механизмов, устанавливающих строгую ответственность собственника судна, путем возложения ответственности на собственника судна независимо от вины и с помощью требования о наличии страхового или иного финансового обеспечения,

СОЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что в основе Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года лежит право собственника судна, его страховщика или лица, предоставляющего финансовое обеспечение, ограничивать свою ответственность и что природа такого права неразрывно связана с более высокими пределами ответственности и возможностью страхования такой ответственности,

СОЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что Конвенция о гражданской ответственности 1992 года, Конвенция ОВВ 2010 года и Протокол ОМТ 1996 года предусматривают увеличение этих пределов ответственности в оговоренных обстоятельствах,

ОТМЕЧАЯ, что право на ограничение ответственности предусмотрено в статье 1 1) Конвенции ОМТ 1976 года, статье V 1) Конвенции о гражданской ответственности 1992 года и статье 9 1) Конвенции ОВВ 2010 года,

НАПОМИНАЯ о ссылках на право ограничивать ответственность по Конвенции ОМТ 1976 года с поправками, содержащихся в статье 6 Бункерной конвенции 2001 года и статье 10 2) Найробийской конвенции об удалении затонувших судов 2007 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция ОМТ 1976 года, Конвенция о гражданской ответственности 1992 года и Конвенция ОВВ 2010 года предусматривают, что собственник судна не имеет права ограничивать свою ответственность, если доказано, что ущерб от загрязнения, вред или убытки явились результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб от загрязнения, вред или убытки либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба от загрязнения, вреда или убытков (критерий утраты права на ограничение ответственности),

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ ТАКЖЕ, что Конвенции предусматривают, что, даже если собственник судна не имеет права на ограничение ответственности, его страховщик или лицо, предоставившее финансовое обеспечение, может воспользоваться предписываемыми ими пределами ответственности или извлечь из них выгоду,

ПРИЗНАВАЯ, что критерий утраты права на ограничение ответственности был представлен и принят на Международной конференции по Конвенции ОМТ 1976 года в составе пакета, включавшего более высокие пределы ответственности (по сравнению с Международной конвенцией относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1957 года),

УЧИТЫВАЯ трудности, которые могут возникнуть в результате различающихся и несогласованных толкований критерия утраты права на ограничение ответственности, и то, что без единого толкования этого критерия обладающие соответствующими правами истцы могут быть лишены возможности быстрого получения компенсации,

ОПАСАЯСЬ, что непоследовательное применение или толкование критерия утраты права на ограничение ответственности, отличающееся по охвату от первоначального замысла, может привести к недоразумениям, неопределенности и неравному подходу к истцам,

УКАЗЫВАЯ на важность единого толкования критерия утраты права на ограничение ответственности для долгосрочной устойчивости указанного режима, а также на то, что этот критерий может действовать и быть эффективным только в том случае, если государства-участники подтвердят смысловое содержание этого критерия в соответствии с принципами, которые обусловили его разработку,

ОТМЕЧАЯ, что принципы, лежащие в основе критерия утраты права на ограничение ответственности, определены в подготовительных материалах Конвенции ОМТ 1976 года,

СТРЕМЯСЬ вновь подтвердить эти принципы посредством единого толкования,

СОЗНАВАЯ, что во всех случаях последней инстанцией в вопросах толкования Конвенций, Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола ОМТ 1996 года являются суды государств-участников, но что подтверждение критерия утраты права на ограничение ответственности в форме единого толкования поможет судебным органам, а также правительствам, истцам, собственникам судов и страховщикам в интерпретации и понимании этого критерия,

ПРИЗНАВАЯ, что согласно Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года *«договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора,»* (статья 31 1)) и что *«возможно обращение к дополнительным средствам толкования, в том числе к подготовленным материалам и к обстоятельствам заключения договора, чтобы подтвердить значение, вытекающее из применения статьи 31 ...»* (статья 32),

РАССМОТРЕВ рекомендации, данные Юридическим комитетом на его 108-й сессии,

1 ПОДТВЕРЖДАЮТ, что критерий утраты права на ограничение ответственности, содержащийся в статье 6 Протокола 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, внесшего поправки в статью V 2) Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, должен толковаться:

- a) как практически непреодолимый по своей сути, т. е. преодолимый только в очень ограниченном числе случаев и основанный на принципе непреодолимости;
- b) как соответствующий степени виновности, аналогичной умышленному проступку, т. е.:
  - i) степени, которая превышает уровень, соответствующий грубой небрежности, с учетом того, что данное понятие было отклонено Международной конференцией по ограничению ответственности по морским требованиям 1976 года;
  - ii) степени, при которой собственник судна лишается права на возмещение ущерба по его полису морского страхования; и
  - iii) степени, при которой утрата права на ограничение ответственности должна начинаться там, где степень виновности такова, что страховая приемлемость прекращается;
- c) исходя из того, что «самонадеянность» должна сопровождаться «пониманием» того, что такой ущерб от загрязнения, вред или убытки, вероятно, будут причинены, что эти два аспекта обуславливают степень виновности, которая возникает из их совокупности, и что они не должны рассматриваться в отрыве друг от друга; и

- d) таким образом, что действия других сторон, помимо собственника судна, например капитана, членов экипажа или служащих собственника судна, должны считаться не имеющими отношения к делу и не должны приниматься во внимание при определении того, был ли данный критерий выполнен;

2 ПРОСЯТ Генерального секретаря Международной морской организации направить копии настоящей резолюции всем государствам, которые подписали или ратифицировали Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года либо присоединились к нему;

3 ПРОСЯТ ТАКЖЕ Генерального секретаря Организации направить копии настоящей резолюции всем государствам-членам ИМО.

\*\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

### ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ, ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2020–2021 ГОДОВ

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий орган	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	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	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	Заданий не поступало	
1. Повышение эффективности осуществления	1.31	Меры по предотвращению противозаконных действий, связанных с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов	2022	ЮК			Выполняется	Перенесено	

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий орган	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
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	<b>Выполнено</b>	
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	Заданий не поступало	
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	Заданий не поступало	
6. Обеспечение эффективности нормативной базы	6.1	Единое толкование положений конвенций ИМО, касающихся вопросов безопасности, охраны, упрощения формальностей, окружающей среды и ответственности и компенсации ущерба	Постоянно	КБМ/КЗМС/ЮК/КУФ	ССС, III, NCSR, PPR, SDC, SSE		Текущая работа	Текущая работа	



Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий орган	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
6. Обеспечение эффективности нормативной базы	6.12	Стратегии, разработанные для содействия вступлению в силу и выработке согласованного толкования Протокола ОВВ	2021	ЮК			Выполняется	Перенесено	
6. Обеспечение эффективности нормативной базы	6.20	Единое толкование критерия утраты собственником права на ограничение ответственности, предусмотренной конвенциями ИМО	2021	ЮК			Выполняется	Выполнено	
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	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	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 орган	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	Выполняется	
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	Отложено	
ПР. Прочая работа	ПР 18	Рекомендации по вопросам, касающимся роли Организации, в рамках ЮНКЛОС	Ежегодно	ЮК			Отложено	Отложено	
ПР. Прочая работа	ПР 20	Предоставление рекомендаций по вопросам, направленным в Комитет в связи с осуществлением документов ИМО	Ежегодно	ЮК			Отложено	Отложено	
ПР. Прочая работа	ПР 22	Предоставление рекомендаций в целях обеспечения доступа к всеобъемлющей информации о национальном законодательстве и укреплении потенциала судебных органов	Ежегодно	ЮК			Отложено	Отложено	

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий орган	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
ПР. Прочая работа	ПР 23	Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	2021	Ассамблея	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС	Совет	Выполняется	Перенесено	
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	Перенесено	
ПР. Прочая работа	ПР 37	Рассмотрение докладов по вопросу о финансовом обеспечении в случае оставления моряков без помощи и обязанностях 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	Перенесено	

Юридический комитет (ЮК)									
Ссылка на СН, если применимо	Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий орган	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
ПР. Прочая работа	ПР 44	Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю	2021	КБМ/КУФ/ЮК			Выполняется	Перенесено	
ПР. Прочая работа	Подлежит уточнению	Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море	2023	ЮК			Выполняется	Выполняется	
ПР. Прочая работа	Подлежит уточнению	Руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта	2022	ЮК			Выполняется	Выполняется	

\*\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7

### ПОВЕСТКА ДНЯ, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ (ЮК)								
ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЛЯ ПОВЕСТКИ ДНЯ, ВЫХОДЯЩЕЙ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухгодичный период (в течение которого результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода)	Ссылка на стратегическое направление, если применимо	Описание	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(ые) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Временной график (сессии)	Ссылки
1.7	2020–2021	1	Меры по предотвращению противозаконных действий, связанных с фиктивной регистрацией и фиктивными реестрами судов	ЮК			1	
6.1	2020–2021	6	Единое толкование положений конвенций ИМО, касающихся вопросов безопасности, охраны, окружающей среды и ответственности и компенсации ущерба	КБМ, КЗМС, ЮК	CCC, III, NCSR, PPR, SDC, SSE		Постоянно	
6.12	2020–2021	6	Стратегии, разработанные для содействия вступлению в силу и выработке согласованного толкования Протокола ОВВ	ЮК			2	
ПР 17	2020–2021	ПР	Рассмотрение докладов о применении совместного Руководства ИМО/MOT по справедливому обращению с моряками, а также, при необходимости, последующие дополнительные действия	ЮК			2	

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ (ЮК)								
ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЛЯ ПОВЕСТКИ ДНЯ, ВЫХОДЯЩЕЙ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухгодичный период (в течение которого результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода)	Ссылка на стратегическое направление, если применимо	Описание	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(ые) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Временной график (сессии)	Ссылки
ПР 18	2020–2021	ПР	Рекомендации по вопросам, касающимся роли Организации, в рамках ЮНКЛОС	ЮК			Ежегодно	
ПР 20	2020–2021	ПР	Предоставление рекомендаций по вопросам, направленным в Комитет в связи с осуществлением документов ИМО	ЮК			Ежегодно	
ПР 22	2020–2021	ПР	Предоставление рекомендаций в целях обеспечения доступа к всеобъемлющей информации о национальном законодательстве и укрепления потенциала судебных органов	ЮК			Ежегодно	
ПР 37	2020–2021	ПР	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	ЮК			2	
ПР 44	2020–2021	ПР	Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю	КБМ, КУФ, ЮК			2	

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ (ЮК)								
ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЛЯ ПОВЕСТКИ ДНЯ, ВЫХОДЯЩЕЙ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухгодичный период (в течение которого результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода)	Ссылка на стратегическое направление, если применимо	Описание	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(ые) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Временной график (сессии)	Ссылки
ПР подлежит уточнению	2020–2021		Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море	ЮК			2	
ПР подлежит уточнению	2020–2021		Руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта	ЮК			2	
6 подлежит уточнению	2020–2021		Меры для прозрачной оценки необходимости изменения пределов ответственности	ЮК			2	
6 подлежит уточнению	2020–2021		Руководство по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года	ЮК			2	

\*\*\*





## ПРИЛОЖЕНИЕ 8

### ПУНКТЫ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПОВЕСТКУ ДНЯ 109-Й СЕССИИ ЮК

1 Для включения в повестку дня 109-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 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 2006 года о труде в морском судоходстве
- Справедливое обращение с моряками в случае морской аварии
- Справедливое обращение с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море; и
- Руководство по действиям в случаях оставления моряков без помощи для органов власти государств порта и государств флага

Рекомендации и руководящие указания, связанные с осуществлением документов ИМО

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

Меры для оценки необходимости изменения пределов ответственности

Руководство по исковым требованиям на основании Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года

Пиратство и вооруженный разбой против судов

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 109-й сессии

\*\*\*

**ПРИЛОЖЕНИЕ 9**  
**ЗАЯВЛЕНИЯ ДЕЛЕГАЦИЙ**

**AGENDA ITEM 4**

**Statement by ITF**

Thank you, Mr. Chairman,  
I would like to draw the Committee's attention to several incidents of detention of seafarers following maritime accidents.

This Committee developed the Guidelines on fair treatment of seafarers because of concerns about seafarers being detained for prolonged periods following maritime accidents. The Guidelines state that their objective is to ensure that seafarers are treated fairly following a maritime accident, and during any investigation and detention by public authorities, and that detention is for no longer than necessary. Member States were invited to implement the Guidelines as from 1 July 2006. Today, 15 years later, there continue to be a number of incidents where questions can be raised about whether the seafarers are being treated fairly in full accordance with the principles set out in the Guidelines.

We refer to a few examples. The grounding of the **Wakashio** in Mauritius was widely reported when it occurred one year ago this month. The Captain and Chief Officer were arrested on 18 August 2020 and have been detained now for almost a year. Both have been denied bail on any circumstances, the primary concern being that they are considered to be flight risks. We understand that they are charged with violating the rules of innocent passage, charges that carry prison sentences.

Our attention has also recently been drawn to the tragic incident in 2019 when the MV **Viking Sigyn** collided with a pleasure boat on the River Danube in Budapest, killing 28 people. The captain has been in custody since the accident and is currently under house arrest with a tracking device. We understand that the criminal case is underway and the captain may face a long prison sentence.

Another Captain facing criminal charges is the Russian captain of the Singapore flagged **X-Press Pearl** who is prohibited from leaving the country Sri Lanka as the investigation into the casualty continues. Lawyers for the shipping company are reported to have said in court that the investigation seems to be one-sided.

Cases have also been reported previously to this Committee where seafarers have been detained for lengthy periods on suspicion of committing maritime crimes, such as the Captain Gavrylov of the *Avant Guard* who was detained for six years, also in Sri Lanka, and then we understand was acquitted of any charges, and the Captain Lasota of the UBC **Savannah** who was detained in Mexico for almost two years before a court refused to continue with charges against him and then again it was reported that he was eventually acquitted.

Only last week, we have learned of two more cases. One involving the master and officers of the MSC CAPUCINE R (Liberia) have been arrested in Turkey after authorities found drugs inside a container. It should be clear that the crew of container vessels have no idea what is inside the containers they transport. We hope they will avoid the fate of the crew of the **Artin 10**, who were arrested in February 2020 and kept in custody in Iran for over a year before being released. Notably, they found that there was no one to repatriate them on release and relied on local charity to survive until the ITF stepped in to assist.

Mr Chair, the Guidelines state that seafarers are recognized as a special category of worker and, given the global nature of the shipping industry and the different jurisdictions that they may be brought into contact with, they need special protection, especially in relation to contacts with public authorities.

We would ask States to recognise the importance of the Guidelines and to ensure that the Guidelines are implemented in practice. This is ever more important when there appear to be increases in the number of reported shipping casualties or incidents. It should also be stressed that seafarers are spending longer periods at sea due to crew change issues caused by COVID. The fatigue that these seafarers suffer may well be playing an increasing role in the incidence of accidents. Mr Chair, the ITF and SRI will continue to monitor the fair treatment of seafarers following maritime accidents and to report matters of concern to this Committee. Thank you.

#### **Statement by UNCTAD (in relation to paragraph 4(d).16.16 of the report)**

The majority of seafarers were from developing countries and, in view of the worsening crew change crisis, abandoned seafarers needed urgent assistance; collaborative efforts needed to be accelerated to address the situation, which was exacerbated by the COVID-19 pandemic. There was a need for a pragmatic and practical implementation of the designation of seafarers as key workers and priority vaccination programmes, which should go hand in hand; countries like Belgium should be commended for their pragmatic decision to vaccinate all foreign seafarers. Serious practical problems in ensuring access to medical facilities/repatriation in accordance with international agreements also needed to be addressed collectively; and sector specific guidance for this group of global key worker, on measures to prevent and deal with COVID-19 outbreaks at sea, needed to be regularly updated in the light of empirical information and in line with developing scientific insights.

#### **AGENDA ITEM 5**

##### **Statement by the delegation of Japan**

##### Amendment of paragraph 5.2.5

Member States should disseminate a template document and request mandatory use of such a template, as recommended in paragraph 3.2.3 of document IOPC/NOV20/5/5/1; however, the recommendation contained in paragraph 3.5.5 of that document to increase limits of liability in CLC without reopening the Convention should not be supported;

##### **Statement by the delegation of the Russian Federation**

В связи с документом Украины LEG 108/5/2 хотели бы отметить тот факт, что Ассамблея, данный Комитет и другие рабочие органы ИМО неоднократно принимали во внимание российскую позицию по данному вопросу, в общем и целом.

Кроме того, Комитет по безопасности на море, в частности, неоднократно приходил к выводу о том, что этот вопрос, настойчиво поднимаемый делегацией Украины на площадке ИМО, выходит за пределы круга ведения Организации. В представленном на прошлую сессию этого Комитета российском документе, а также в других подобных российских документах приводились все необходимые ссылки на релевантные решения и положения.

В этой связи мы обращаем внимание на пункт 2 документа LEG 108/5/2, в котором авторы документа пытаются ввести в заблуждение Ваш Комитет, господин Председатель, отмечая, что Ассамблея отклонила мнение Российской Федерации, которое

изложено в соответствующем документе А 31/11/2, о том, что "ИМО не является подходящим форумом для подобного вопроса". Ассамблея ИМО никогда не принимала такого решения, да и не могла принять – это очевидно и может быть легко проверено.

В заключении, господин Председатель, еще раз хотели бы подчеркнуть, что Российская Федерация, как ответственный член международного сообщества и член ИМО добросовестно выполняет все свои обязательства по международным договорам, принятым под эгидой этой Организации. В частности, все необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности на море и защиты морской среды от загрязнения, а также защиты прав и интересов моряков, приняты и выполняются в установленном порядке на всей территории Российской Федерации.

Просим Комитет принять данную информацию к сведению, а также просим Вас приложить текст данного выступления к финальному отчету Комитета.

With regard to the document of the Ukraine LEG 108/5/2, we would like to highlight the fact that the Assembly, this Committee and other working bodies of the IMO have repeatedly taken into account the Russian position on this issue, in general.

In addition, the Maritime Safety Committee, in particular, has repeatedly come to the conclusion that this issue, persistently raised by the Ukrainian delegation at the IMO site, went beyond the scope of the Organization. In the Russian document presented at the last session of this Committee, as well as in other similar Russian documents, all the necessary references to the relevant decisions and provisions were given.

In this connection, we would like to draw the attention to paragraph 2 of document LEG 108/5/2, in which the authors of the document are trying to mislead your Committee, Mr. Chair, stating that the Assembly rejected the opinion of the Russian Federation, which is set out in the corresponding document А 31/11/2, that "IMO is not an appropriate forum to discuss the matter". The Assembly has never taken such a decision and could not have taken it – this is obvious and can be easily verified.

In conclusion, Mr. Chair, we would like to emphasize once again that the Russian Federation, as a responsible member of the international community and a member of IMO, fulfils in good faith all its obligations under the international treaties adopted under the auspices of this Organization. In particular, all the necessary measures aimed at ensuring safety at sea and protecting the marine environment from pollution, as well as protecting the rights and interests of seafarers, have been adopted and are being implemented in accordance with the established procedures throughout the territory of the Russian Federation.

We request the Committee to take note of this information and also ask you to attach the text of this statement to the final report of the Committee.

#### **Statement by the delegation of Slovenia on behalf of the European Union**

Mr Chair, distinguished delegates,

More than seven years on from the illegal annexation of the Autonomous Republic of Crimea and the city of Sevastopol by the Russian Federation, the European Union remains firmly committed to Ukraine's sovereignty and territorial integrity.

The European Union reiterates that it does not recognise and continues to condemn this violation of international law. It remains a direct challenge to international security, with grave implications for the international legal order that protects the unity and sovereignty of all states.

Moreover, the European Union condemns the lengthy Russian inspection regime for cargo vessels coming from Ukraine's ports in the Azov Sea or heading towards them and the hindrance to shipping that Russia's construction of the Kerch Bridge between the Crimean Peninsula and the Russian Federation has caused.

The decision of the Russian Federation to close certain parts of the Black Sea until 31 October and to restrict air space access over the illegally-annexed Crimea are further violations of international law, and further destabilise the region. We call on Russia to annul this decision.

The European Union remains committed to fully implementing its non-recognition policy, including through restrictive measures. The EU calls again on UN Member States to consider similar non-recognition measures in line with the United Nations General Assembly Resolution 68/262.

I would ask for this statement to be appended to the report of the Committee.

Thank you, Mister Chair.

#### **Statement by the delegation of Slovenia**

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

Regarding document LEG 108/5/3 presented by Turkey, we would firstly refer back to the exchange of correspondence set out in circular letters on the incident. We are explicitly referring to the IMO Circular Letters No.4349 and 4365 submitted by Turkey and the IMO Circular Letters No.4360 and 4366 submitted in response by Germany and Portugal, respectively.

Following this, we will not again comment on the facts or the military details regarding the case reported by Turkey.

However, we would like to make the following observations:

First, the SUA Convention explicitly excludes warships from its scope of application; and

Secondly, the application of UNCLOS and UNSC Resolutions are under the remit of other UN bodies. In line with the existing and repeated position by several IMO committees regarding political subjects, which are not under IMO remit, the IMO is not the appropriate forum to discuss the matter at hand.

Having said this, 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 resolutions 2292/2016 and 2526/2020, which are currently in force aiming to prevent the illegal transport of military cargo to Libya.

We would ask for this statement to be appended to the report of the Committee.

Thank you, Mr. Chair.

### **Statement by the delegation of Ukraine**

Mr. Chair,

1. Unfortunately, since 2014 the international legal order faces great challenges in the certain areas of the Black Sea, Sea of Azov and Kerch Strait adjoining the Crimea, temporary occupied by the Russian Federation. The latter continues to interfere with the execution of Ukraine's rights as the coastal state in the region and infringe the implementation of my country's international obligations under the respective IMO treaties.

On its part, Russia, as the Occupying Power, fails to ensure the provision of safety and security of navigation, regulation of maritime traffic, protection of the marine environment, search and rescue that as proved by the number of marine casualties and incidents.

In addition, it is obvious that Russian Federation is intentionally taking steps in order to cut off Ukraine from the Sea of Azov which is entirely unprecedented act in Europe's postwar history.

2. My delegation would like to remind all of you about the obligation non to recognize the purported annexation of Crimea by the Russian Federation, assumed by states under the international law and reaffirmed under the respective UNGA resolutions, adopted through 2014-2020. More to come this year.

This also relates to the attempts to issue registration certificates for ships to fly the flag of the Russian Federation. Respective list is growing from year to year, in particular due to those ships, which were excluded from the maritime registers of other states for violating the regime of closed seaports announced by Ukraine as well as the relevant sanctions regimes introduced by the EU and other states.

Ukraine reiterates that any documents issued after 15 July 2014 by the Russian occupation authorities in Crimea should be considered unauthorized and unlawful.

This delegation kindly requests the IMO members to go further and regard ships, fraudulently registered by Russian occupation authorities in Crimea, as those without nationality, with all legal consequences this may entail under UNCLOS.

3. Let me be clear.

This is not just an issue between Ukraine and the Russian Federation.

This is not just about something ordinary happening in the Black Sea and the Sea of Azov. This is not actually a "political matter" like some delegations are trying to represent the problem.

If the international community allows current situation to be put aside, this would have a serious impact on strategic, shipping, economic and energy interests all over the maritime world.

I thank you.

### **Statement by the delegation of the United States**

The United States thanks the distinguished delegation of Ukraine for its paper LEG 108/5/2, and we note the concerns it raises regarding Russia's unlawful actions in and around occupied Crimea, including the maritime areas adjacent to Crimea.

Russia's occupation of Ukraine's Crimean Peninsula remains an unprecedented threat to European and Transatlantic security, necessitating deeper and increased security cooperation. Russia's actions have considerable implications for the safety and security of navigation in the sea areas in and around Crimea, protection of the marine environment, and the safety of seafarers. We reiterate our condemnation of Russia's unlawful efforts to impede access to the Kerch Strait and Sea of Azov, as well as our earlier call on Russia to respect Ukraine's sovereignty and territorial integrity within its internationally recognized borders, extending to its territorial waters. In this regard, the United States condemns the suspension of innocent passage in territorial sea areas in the Black Sea.

The United States joins the international community again to reaffirm that Crimea is part of Ukraine. We condemn Russia's occupation of Crimea. The United States does not – and will not ever – recognize Russia's purported annexation of Crimea. We remain committed to upholding the sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognized borders.

Thank you, Chair.

## **AGENDA ITEM 8**

### **Statement by the delegation of Japan**

#### Amendment of paragraph 8.12.17

The International Court of Justice had decided that the interpretation of a convention without the support of all States Parties did not constitute a subsequent agreement. However, it was also important to adopt the Unified Interpretation quickly and the proposal stipulated in paragraphs 19 and 20 of LEG 108/8/1 to adopt the Unified Interpretation via a resolution by the State Parties of relevant conventions present at the Assembly can be supported as a compromise to adopt it in a swift manner while keeping in line with the pronouncement of the International Court of Justice.

### **Statement by the delegation of the Netherlands**

In the LEGAL Correspondence Group "UNIFIED INTERPRETATION ON THE TEST FOR BREAKING THE OWNER'S RIGHT TO LIMIT LIABILITY UNDER THE IMO CONVENTIONS" the Netherlands made a reservation in respect of operative paragraph 1, under d. You can find our reservation in LEGAL 108/8, paragraph 18. The background of this reservation is that we wanted to stress out that the actions of the shipowner in engaging a crew should be taken into account. For the delegation of the Netherlands it is important to emphasize that although the actions of the crew could not be taken into account, the actions of the ship owner in engaging such crew could be. This means that wilfully culpable behaviour linked to the engagement of the crew by the shipowner could be regarded as analogous to wilful misconduct. Under this interpretation of the Unified Interpretation, we can accept the operative paragraph 1 under d.

### **Statement by CMI**

Dieter Schwampe

This is my first attendance of a Legal Committee Meeting, and it is a great honour for me to be allowed to speak here.



Please allow me a short introduction on my person:

I am speaking to you as one of the two Vice Presidents of CMI, which is the Comité Maritime International, which will celebrate its 125th anniversary next year in 2022. As you will be aware, the CMI is the international head organization of Maritime Law Associations around the Globe, and we count 49 MLAs from all continents as members. I am also the President of the German Maritime Law Association, and I am a practicing shipping and marine insurance lawyer, regularly engaged also in matters involving breaking of limitation of liability.

In 2019, CMI has instituted an International Working Group on Unified Interpretation, which I am one of the two Chair Persons of. The International Working Group has members from France, Greece, Ireland, Spain, United Kingdom, United States and Venezuela.

The CMI had submitted a position paper on the subject, which is document LEG 107/9/1.

CMI has a significant interest in the matter. As you are aware, CMI was heavily involved in the drafting of article 4 of LLMC 1976, the text of which remains unchanged in the Protocol of 1996.

Having said this, the CMI fully supports the Communication Group's recommended wording for the text of the Unified Interpretation. Given the significant importance, which the test for breaking the owner's right to limit liability has, CMI strongly believes that such option should be chosen that carries the greatest legal weight.

In this context, it should be borne in mind that Art. 31 paragraph 3 (a) of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties refers to the

**quote**

*subsequent agreement between the parties regarding the interpretation of the treaty*

**unquote**

CMI concludes, thus, that the resolution carrying the greatest legal weight is a resolution by the State Parties to the respective conventions.

With this in mind, while CMI recognizes that all of the three options provided may be appropriate for the interpretation of conventions, the CMI supports a resolution by the Assembly rather than a resolution by the Legal Committee alone.

Moreover, CMI supports that such Assembly resolution should be made as suggested in paragraph 20 first alternative of LEG 108/8/1. Namely that there will be separate resolutions in respect of each of the respective conventions, starting with the opening words

**quote**

*"The States Parties to the convention, present at the session of the Assembly...";*

**Unquote**

It is CMI's distinguished view that such a resolution will carry more weight than a resolution by

**Quote**

*The Assembly, including the States Parties*

This completes the statement of CMI on the matter.

Thank you, Mr. Chair.

Dieter Schwampe  
as Vice President for and on behalf of the Comité Maritime International

**Statement by UNCTAD (in relation to paragraph 8.12.20 of the report)**

The final decision of the Committee was important in the context of limitation of liability for bunker oil spills under the 2001 Bunkers Convention, which was adopted after the LLMC 1976 and 1996 Protocol but refers to these in its Article 6. A recent case illustrating the issue was the devastating 2020 bunker oil spill incident (The **Wakashio**), off the coast of Mauritius, where negligence on the part of the master appears to have played a role.

**AGENDA ITEM 11**

**Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran**

Having studied comprehensive report of IMLI contained in the document LEG 108/11 it would be necessary to congratulate all managers and their colleagues in IMLI because of their marvellous efforts. This delegation would also like to present a new training idea in this area.

In short, it seems that the most important goal of IMLI training activities is to enhance capacity building in order to improve effective implementation of IMO conventions and other maritime international instruments. It seems that effective implementation could be divided into two categories.

First, effective administrative implementation which mostly is duty of competent maritime administrative authorities. Second, so-called, effective judicial implementation which is related to recognition of applicable law and then application of proper laws in each case. Therefore, judges have the key role in judicial implementation. For this reason, in the view of this delegation it is time that IMLI considered this issue, i.e. effective judicial implementation of maritime conventions and other maritime international instruments.

Having said above mentioned statement, this delegation would like to present followings training ideas:

- Setting training programmes, especially short time workshops, for improving the knowledge of judges in the field of maritime law and IMO maritime instrument;
- Collection of important leading maritime cases or awards specially in the field of maritime conventions, their circulation and their analysis;
- Encourage students to do academic research and concentrate on judicial decisions. For example, the title of research could be "ships mortgages in the light of judicial decisions.

At the end, this delegation hopes that these training ideas will be helpful and therefore considered by IMLI.

## AGENDA ITEM 12

### Statement by the delegation of Iraq

شكرا سيادة الرئيس  
وظابت يومكم جميعا

نشكر الأمانة على اعداد الوثيقة LEG 107/13/Add.1 والوثيقة المرقمة LEG 107/13/Add.2 بشأن تحفظ العراق على الفقرة 2 من المادة 16 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 وهي المادة التي تنظم آلية فض النزاعات الناشئة عن تفسير وتطبيق الاتفاقية المذكورة.

تتضمن وثيقة الأمانة الأولى عدم قبول ايداع التحفظ المذكور لدى الأمين العام بسبب اعتراض 6 دول أعضاء على التحفظ المذكور. وهنا نود توضيح الآتي:

**أولا.** أبدى العراق تحفظه على المادة المذكورة في صلب قانونه الوطني الخاص بالانضمام الى الاتفاقية وهو القانون رقم 113 لسنة 2012 النافذ، حيث نصت المادة الأولى منه على انضمام العراق الى الاتفاقية، في حين نصت المادة الثانية على ابداء التحفظ المذكور. وبالتالي فإن عدم قبول التحفظ سوف يتعارض مع القانون الوطني العراقي.

**ثانيا.** أن فترة الانضمام الى الاتفاقية وما تلتها شهدت ظروفًا استثنائية مر بها العراق أبرزها ظروف الحرب على الإرهاب والوضع الأمني والتي أثرت بدورها على اجراءات ايداع التحفظ، في حين لم يكن لدى العراق ممثلية دائمة لدى المنظمة البحرية الدولية أو ملحقية بحرية في لندن تعنى بهذه الأمور في تلك الفترة كما هو الحال الآن.

**ثالثا.** لا يوجد نص في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 ينظم فترة الاعتراض على التحفظ بـ (12) شهرا والمشار اليها في كتاب الأمانة، كما لا تعتبر هذه الفترة عرفا دوليا ملزما لأنها تستند الى مشورة صادرة في عام 2000 وبالتالي لم تستوفي شروط نشوء القاعدة العرفية الملزمة.

**رابعا.** ان العراق ليس طرفا في اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 التي استندت لها المشورة المذكورة.

**خامسا.** نرى أن الاعتراضات على التحفظ تسري بحق الدول المعارضة فقط ولا ينسحب أثرها على بقية الدول التي لم تبدي اعتراضا على التحفظ.

مما تقدم نرجو من الأمانة تلبية أحد الطلبين الآتيين:

1. قبول ايداع التحفظ مع سريان الاعتراضات بالنسبة للدول المعارضة فقط، أو
2. تأجيل النظر في موضوع ايداع التحفظ الى الدورة القادمة للجنة القانونية لغرض منح العراق الوقت الكاف للتباحث مع الدول المعارضة من اجل سحب تلك اعتراضاتها على التحفظ.

❖ نرجو تثبيت كلمتنا هذه في تقرير اللجنة وشكرا جزيلا.

## AGENDA ITEM 13

### Statement by the delegation of Japan

#### Insertion of the new paragraph 13.5

13.5 The Committee also noted that some delegations had expressed their serious concern that many of the proposed measures in paragraph 45 of LEG 108/13 seem to be inconsistent with the mechanism for tacit amendment of the limitation amount presupposed by Article 8 of the 1996 LLMC Protocol. In particular, it was noted that items 3 and 4 of paragraph 45.1

would lead to a de facto preemption of decisions of the State Parties in the procedure under Article 8, that items 6 and 7 of paragraph 45.1 ignored the difference between LLMC and other liability regimes that explicitly provided for regularly review of the limitation amount, and that the standing agenda item proposed in paragraph 45.2 of LEG 108/13 could be overly inclusive.

Amendment of paragraph 13.9.1

The existing IOPC Funds manual would be a good starting point for the development of a Claims Manual for the 2001 Bunkers Convention but should duly take into account the differences between the nature of the IOPC Funds' Claims Manual, which is a manual published by the IOPC Funds as the obligor under the Fund Convention describing its internal standard for admissibility of claims to its claimants, and that of the Bunker Convention Claims Manual, which is a guidance drafted by the Legal Committee to assist national courts, claimants and insurers to interpret the Bunker Convention; and

---