

ОТЧЕТ

об участии К.А. Бекашева на 105 сессии Юридического комитета Международной морской организации (ЮК ИМО).

105 сессия ЮК ИМО состоялась в штабквартире ИМО с 23 по 25 апреля 2018 г. В ее работе приняли участие делегации 87 стран, в том числе представители Минтранса России и Росрыболовства.

На обсуждении сессии были вынесены более 20 вопросов, из них следующие вопросы затрагивают интересы рыбопромыслового флота Российской Федерации.

1. Представление финансового обеспечения и ответственность судовладельцев в случаях оставления моряков без помощи, получения травмы или наступления смерти моряков в свете поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. (далее – Конвенция МОТ 2006 года) п. 4 повестки дня.

По этому вопросу делегатам представили документ LEG 105/4, подготовленный совместно МОТ и Секретариатом ИМО, который информирует о случаях оставления моряков без помощи. База данных создана в соответствии с решением, принятым на 5 заседании упомянутой совместной рабочей группы ИМО/МОТ и функционирует с 2005 г. на интернет сайте МОТ. База данных являются неформальным ресурсом Правительства и соответствующих организации (судовладельцев, профсоюзов), которые могут направлять в МОТ информацию для включения в базу данных.

В приложении к документу LEG 105/4 содержится на 18 января 2018 года выборка случаев оставления моряков без помощи, которые были урегулированы с участием представителей ИМО и МОТ. Случаев с российскими моряками в этом списке нет.

Документ LEG 105/4, также представленный совместно МОТ и Секретариатом ИМО, упоминает о решении ЮК ИМО, принятого на 104 сессии, о том, что МОТ должна продолжить совместно с ИМО работу по совершенствованию базы данных.

Далее в документе содержатся комментарии по вопросам, поставленным ранее ЮК, касающиеся:

- а) пояснения в базе данных поля «статус», включая определения;
- б) добавление контактной информации о поставщиках информации для составления отчетов;
- в) информации о принятых действиях;
- г) методов обеспечения точности информации;
- д) возможности обновления информации;
- е) консультаций до публикации данных, а также о роли ИМО в управления базой данных.

Делегаты подробно обсудили эти документы и приняли их к сведению.

Международной федерацией работников транспорта (ITF) в документе LEG 105/4/2 представлена информация о работе по правовому разрешению случаев оставления моряков без помощи. В указанной работе принимают участие 140 координаторов по всему миру. В документе сообщается о **55 случаях обращений 688 моряков**. Из них 16 случаев разрешены, 16 не завершены (моряки не находятся на борту, но не решен вопрос о выплате заработной платы), 23 случая до настоящего времени не разрешены. При этом отмечается, что в 40% случаев речь идет о судах, плавающих под флагом Панамы. Самая большая группа оставленных моряков 175 из 688 (25%) – граждане Индии, 138 (20 %) – Украины, следующая группа – граждане Сирии.

Авторы информируют о сотрудничестве с Федеральным управлением транспорта ОАЭ (FTA) и принятых FTA требованиях о необходимости наличия на судах, заходящих в порты ОАЭ, страхового покрытия по обеспечению моряков в случае оставления их без помощи.

В документе ITF LEG 105/4/3 приводится анализ случаев из базы данных с момента вступления в силу поправок к Конвенции МОТ 2006 года. Из 55 случаев оставления моряков без помощи 41 государство ратифицировали Конвенцию МОТ 2006 г. и приняли поправки к ней.

Из 41 случая только в 22 действительно имелось страховое обеспечение. В 7 случаях выплачена заработная плата и возмещены расходы на репатриацию. 4 дела все ещё находятся в стадии рассмотрения. В документе отмечается, что для указанных выплат страховщику потребовалось 8 месяцев.

Выводы авторов: за первый год действия поправок выявлены проблемы с их реализацией ввиду недостаточности механизмов обеспечения того, чтобы суда не могли осуществлять свою деятельность при отсутствии письменного удостоверения или другого документального свидетельства, подтверждающего финансовые гарантии в случае оставления моряков без помощи. Несмотря на то, что в поправках четко определено, что считается случаем оставления без помощи, обстоятельства, связанные с такими случаями и отношения между государствами флага, судовладельцами, их страховщиками и другими субъектами, представляющими коммерческий интерес к судну, разнообразны.

В ряде случаев клубы P & I незамедлительно выполнили свои обязательства. В некоторых случаях вмешательство страховщика привело к тому, что судовладелец обнаружил ресурсы для оплаты и репатриации моряков. В других случаях страховщики не знали о своих обязанностях, несмотря на выдачу сертификатов либо оспаривали согласованное определение отказа или отсрочки для судовладельца.

Авторы документа считают, что рассмотрение случаев оставления моряков без помощи должны быть в приоритете. Несмотря на имеющиеся положительные примеры оперативного разрешения таких случаев, необходимо обратить внимание, что затягивание подобного процесса неприемлемо.

ЮК предложило принять к сведению представленную информацию и использовать ее влияние для поощрения государств-членов к ратификации и эффективному осуществлению соответствующих положений поправок к Конвенции МОТ 2006 года.

2. *Справедливое обращение с моряками в случае морской аварии (п. 5 повестки дня).*

На своей 103-й сессии Комитет поддержал предложение ИТФ об организации региональных или национальных семинаров для обсуждения разрабатываемых рекомендаций, как наиболее эффективного способа продвижения Руководящих принципов (Руководства) по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии 2006 г.

В документе LEG 105/5, подготовленном Международной федерацией работников транспорта (ИТФ), сообщается о международном семинаре, организованном совместно с Международным центром по защите прав моряков (SRI), который состоялся 23 июня 2017 г. В семинаре приняли участие более 175 участников, в том числе Генеральный секретарь ИМО, Генеральный секретарь ИТФ, Морской координатор ИТФ, представители правоохранительных органов. Министр юстиции Филиппин и министр портов и судоходства Шри-Ланки выступили с заявлениями в поддержку справедливого обращения с моряками. Участники также выразили свою обеспокоенность криминализацией моряков с объяснением последствий несправедливого обращения с моряками.

Одной из основных тем выступлений являлась неоценимая роль моряков, необходимость привлечения к этой профессии молодых людей со всего мира, но вместе с тем заявлена необходимость признания моряков как особой категории работников, которая подпадает под действие различных юрисдикции и имеющей повышенный риск привлечения к уголовной ответственности. В этой связи моряки нуждаются в особой защите в первоочередном порядке.

Некоторые участники проинформировали о принятых законах и планируемых изменениях в национальном законодательстве, касающихся защиты моряков.

Учитывая различные подходы к толкованию Руководящих принципов (Руководства) 2006 по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии некоторые государства выразили заинтересованность в обмене опытом по их применению. В связи с этим озвучены предложения по проведению региональных и национальных семинаров по данному вопросу.

Делегация Российской Федерации заявила:

«При обсуждении вопроса учитывать, что в законодательстве Российской Федерации положения Руководства отражены, в частности, в Кодексе торгового мореплавания, приказе Минтранса России от 08.10.2013 № 308 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море», приказе Минтранса России от 14 мая 2009 г. N 75 г. «Об утверждении Положения о порядке расследования аварийных случаев с судами» и др.».

Дальнейшая работа по распространению и применению Руководящих принципов по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии и проведение запланированных семинаров может быть полезна государствам, совершенствующим свое национальное законодательство в части соблюдения прав моряков при расследовании морской аварии.

3. *Рекомендации и руководящие принципы по реализации инструментов ИМО (п. б повестки дня).*

По данному пункту повестки дня Норвегией представлен документ LEG 105/6, информирующий о начале работы по разработке цифровой системы выдачи электронных сертификатов, выдача которых предусмотрена Конвенциям CLC и HNS. Со страховыми компаниями, которые обеспечивают страхование соответствующих судов, Норвежская морская администрация (NMA) учредила проектную группу, состоящую из представителей страховых компаний Skuld и Gard, как членов P & I Clubs. В данный проект другие сертификаты, кроме CLC и HNS, не входят. Также на первом этапе из проекта исключены новые суда, перерегистрированные и иностранные суда.

Авторы акцентируют внимание на преимуществах цифрового решения: информация о судне регистрируется только один раз и эти данные могут быть использованы повторно; возможность выдачи сертификатов - 24 часа 7 дней в неделю, включая выходные; экономия времени по выдаче сертификатов ввиду отсутствия ручных процессов; высокое качество данных; доступность сертификата как в режиме online, так и offline.

До подготовки документа Норвегия провела анализ, насколько автоматизирован процесс выдачи электронных сертификатов в других государствах. Полученные результаты показали, что ни одно государства флага аналогичного проекта не имеет. Спонсоры информирует, что готовы поделиться опытом, полученным в результате разработки и внедрения упомянутой цифровой системы.

ЮК принял к сведению представленную информацию и отметил важность проводимой Норвегией работы по внедрению системы выдачи электронных сертификатов.

4. По пункту 6 Украина представила документ LEG 105/6/3, в котором со ссылкой к резолюции ГА ООН (68/262, 71/205 и 72/190) в очередной раз воспроизводятся антироссийские обвинения, в том числе в присвоении прав Украины в области морского судоходства, и содержится призыв в адрес государств – членов, международных организаций воздержаться от признания соответствующих «незаконных односторонних действий» России.

В ответ Российская делегация выступила со следующим заявлением:

«Подготовленный Украиной документ LEG 105/6/3 посвящен политическим вопросам, которые выходят за пределы компетенции ЮК и ИМО в целом. Считаем, что они не могут и не должны рассматриваться в рамках настоящей Организации.

В этой связи в очередной раз выражаем приверженность уставным целям ИМО, которая призвана решать исключительно технические вопросы, затрагивающие международное торговое судоходство. Уверены, что только строгое следование мандату Организации обеспечит успешное выполнение стоящих перед ней задач.

Одновременно вновь хотели бы заверить членов Комитета в том, что РФ добросовестно выполняет свои обязательства, вытекающие из международных договоров, принятых под эгидой ИМО».

5. *Пиратство (п. 7 повестки дня).*

По этому пункту повестки Секретариатом был представлен документ LEG 105/7, в котором идет ссылка на документ Индии MSC 98/15/2 касательно

предложения о принятии юридической основы для плавучих арсеналов, которые, как и торговые суда, могут стать добычей криминальных структур. В качестве первого шага предлагается проект соответствующего руководства. Проектом предлагается: регистрация арсеналов государствами флага, наличие документированных процедур лицензирования оружия, выдачи оружия охранникам, уведомление прибрежных государств, определение применимых типов судов и т.п. Кроме того в LEG 105/7 авторы напоминают, что на предыдущей сессии Юридического комитета большинство государств, подписавших Кодекс поведения Джибути, выразили намерение расширить сферу действия Кодекса, распространив его на такие преступления, как торговля людьми и незаконный, несообщаемый и нерегулируемый промысел.

Совещание сторон высокого уровня, подписавших Кодекс поведения Джибути, состоявшееся в Джидде (Саудовская Аравия) с 10 по 12 января 2017 года приняло пересмотренный Кодекс поведения - «Поправка Джидда (Джиддийские поправки) к Кодексу поведения Джибути 2017.

Справочно: Ключевое изменение пересмотренного Кодекса включает в себя намерение участников разработать национальные стратегии морской безопасности для обеспечения безопасной эксплуатации портовых средств, а также эффективной защиты морской среды и устойчивого управления морскими живыми ресурсами.

В соответствии с новыми изменениями, касающимися национальной морской организации, участники обязуются создавать межведомственные многодисциплинарные национальные комитеты по морской безопасности и содействию, с аналогичными договоренностями на уровне портов, разрабатывать планы действий и внедрять эффективные процедуры обеспечения безопасности

Еще одно обязательство касается намерения участников поддерживать связь и сотрудничать с государствами (государство флага, государство предполагаемого происхождения преступников, государство гражданства лиц, находящихся на борту судна, государство грузовладельца и другие заинтересованные стороны) и координировать деятельность друг с другом в

целях содействия спасению, расследования и осуществлению уголовного преследования.

В настоящее время поправку Джидда подписали 14 государств: Коморские Острова, Джибути, Эфиопия, Иордания, Кения, Мадагаскар, Мальдивские Острова, Мозамбик, Саудовская Аравия, Сейшельские Острова, Сомали, Объединенные Арабские Эмираты, Объединенная Республика Танзания и Йемен.

Совет ИМО на своей 29-й внеочередной сессии принял к сведению информацию, представленную касательно функций депозитария к Джиддийским поправкам, и уполномочил Генерального секретаря выполнять функции Депозитария для Протокола заседания в Джидде при понимании того, что такое разрешение не наделяет организацию дополнительной компетенцией в отношении незаконной деятельности, указанной в документе.

Далее Совет выступил с просьбой к государствам-членам ИМО, международным организациям, включая Управление по наркотикам и преступности Организации Объединенных Наций (УНП ООН), Продовольственную и сельскохозяйственную организацию (ФАО), Программу развития Организации объединенных наций (ПРООН), Европейский Союз (ЕС), Интерпол и др., рассмотреть вопрос об оказании финансовой и материальной поддержки для мероприятий по оказанию технической помощи в целях реализации Джиддийских поправок.

В LEG 105/7 Секретариат напоминает о том, что информация по вопросам пиратства представлялась комитету на основе данных Рабочей группы (Working Group 2, РГ 2), Контактной группы по пиратству у побережья Сомали (CGPCS), которая в настоящее время переименована в Виртуальный юридический форум (VLF), не имеющим официальный статус рабочей группы и сохраняются в качестве виртуального форума экспертов по правовым вопросам стран CGPCS с задачей сбора информации о национальном законодательстве по вопросам пиратства, документов ООН и судебных случаях. VLF поддерживается Португалией и Маврикием.

Выводы и предложения

1. 150 сессия ЮК МОД рассмотрела актуальные проблемы безопасной эксплуатации морских судов, охраны человеческой жизни на море, предотвращения мошеннической регистрации морских судов, правовой регламентации эксплуатации беспилотных судов, совершенствование морского законодательства, уточнение правового понятия пиратства и т.д.

В этой связи участие представителя Росрыболовства в работе 150 сессии ЮК ИМО явилось целесообразным и полезным.

2. На 150 на сессии ЮК ИМО приоритетными для дальнейшего рассмотрения были утверждены рекомендации о:

а) предоставлении финансового обеспечения и ответственность судовладельцев в отношении моряков (и рыбаков), оставленных без помощи, а также в случае получения травмы или наступления смерти моряков;

б) справедливом обращении с моряками (в том числе рыбаками) в случае морской аварии;

в) борьбе с мошеннической регистрацией морских (в том числе рыболовных) судов;

г) разработке руководства по внедрению системы выдачи электронных сертификатов для эксплуатации судов, в том числе перевозящих рыбопродукцию и сопутствующие материалы;

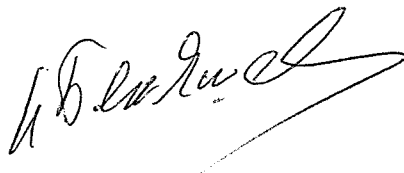
3. В целях обеспечения защиты прав и интересов рыбаков и судов флота рыбной промышленности Российской Федерации считаю необходимым:

а) включить в план НИР ВНИРО на 2013 год тему, связанную с совершенствованием российского законодательства относительно обеспечения и ответственности судовладельцев в отношении моряков, оставленных без помощи, а также совершенствование легальной регистрации судов.

4. Полагаю необходимым участие представителя Росрыболовства в 2013 г. на 106 сессии ЮК ИМО при обсуждении вопросов, представляющих интерес для судов флота рыбной промышленности Российской Федерации.

5. Считаю целесообразным рассмотреть вопрос о включении рекомендаций 105 сессии ЮК ИМО в российское законодательство по рыболовству и безопасности плавания рыбопромысловых судов.

Член Российской делегации -
Советник Центра международного
рыбохозяйственного сотрудничества ВНИРО,
д.ю.н., профессор



К.А. Бекяшев

28 апреля 2018 г.