

Юридический комитет ИМО (Международной морской организации) рассматривает ключевые вопросы в сфере судоходства в рамках 112-й сессии

Юридический комитет (LEG) Международной морской организации (ИМО) провел свою 112-ю сессию с 24 по 28 марта 2025 года в штаб-квартире ИМО в Лондоне.

В ходе этой сессии состоялись важные обсуждения и приняты изменения по целому ряду вопросов, влияющие на судоходство и, в частности, на моряков. Ключевые темы включали в себя принятие руководящих принципов в отношении справедливого обращения с задержанными моряками. Обсуждалась растущая обеспокоенность по поводу оставления моряков без помощи и прогресс в работе по вступлению в силу Протокола по опасным и вредным веществам (ОВВ) 2010 года. Кроме того, комитет рассмотрел вопросы сохраняющихся угроз безопасности в Черном море, мошеннических действий при регистрации судов и проблем правового регулирования эксплуатации морских автономных надводных судов (MASS). Эти инициативы отражают неизменную приверженность Юридический комитет (LEG) к повышению безопасности на море и сохранению принципов добросовестности в отрасли.

Приняты руководящие принципы справедливого обращения с задержанными моряками.

Ключевым итогом 112-ой сессии Юридического комитета ИМО стало принятие руководящих принципов по обеспечению справедливого отношения к морякам, задержанным по подозрению в совершении преступлений. Более подробную информацию вы найдете в статье "Руководящие принципы справедливого обращения с задержанными моряками, принятые Юридическим комитетом ИМО".

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-112th-session.aspx>

Финансовое обеспечение в случае оставления моряков без помощи

Юридический комитет ИМО выразил серьезную обеспокоенность в связи с тревожным ростом числа случаев оставления моряков без помощи: только в 2024 году было зарегистрировано 310 новых инцидентов, что сильно превышает показатели предыдущих лет. Из них в 144 случаях отсутствовали обязательные финансовые гарантии для репатриации, в результате чего 3133 моряка оказались в затруднительном положении на 282 судах. Увеличение числа таких случаев подчеркнуло необходимость более строгого соблюдения Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), в частности ее положений о системе финансовых

гарантий. Комитет высоко оценил усилия МОТ (Международная организация труда), ИМО и МФТ (Международная федерация транспортных рабочих). Комитет подчеркнул необходимость повышения уровня соблюдения требований КТМС и предоставления корректной отчетности в общую базу данных ИМО/МОТ, которая является важным инструментом для урегулирования случаев, связанных с оставлением моряков без помощи. Делегаты подчеркнули эмоциональные и психологические последствия для оставленных без помощи моряков и призвали к более тщательному мониторингу и своевременному реагированию. Они также рекомендовали усилить координацию между заинтересованными сторонами, создать национальные контактные центры для оказания помощи в репатриации и необходимость проведения целенаправленных проверок систем предоставления финансовых гарантий. Государствам-членам было настоятельно рекомендовано ратифицировать и внедрять в национальные правовые системы международные договоры, а также провести дополнительные кампании по повышению осведомленности плавсостава о системах финансовых гарантий в случае оставления моряков без помощи. Комитет также подчеркнул важность обновления общих баз данных ИМО/МОТ для улучшения координации и своевременности реагирования.

Содействие вступлению в силу Протокола, который касается компенсации за ущерб, причиненный перевозкой опасных и вредных веществами (далее ОВВ) 2010 года

Юридический комитет ИМО рассмотрел ход работы по вступлению в силу Протокола по ОВВ 2010 года, подчеркнув важность прилагаемых усилий по его ратификации необходимым числом стран. Протокол, который касается компенсации за ущерб, причиненный перевозкой опасных и вредных веществ (ОВВ) морскими судами, приближается к необходимому порогу ратификации. В настоящее время Протокол подписали восемь договаривающихся государств, но для его вступления в силу требуется ратификация со стороны еще четырех государств. Делегации Бельгии, Германии, Нидерландов, Швеции и Финляндии поделились обновленной информацией о процессе ратификации Протокола. Комитет признал важность Конвенции по ОВВ для завершения разработки ИМО правовой системы ответственности и компенсационных режимов, которая также будет охватывать альтернативные виды топлива, такие как аммиак, этанол, биодизельное топливо и другие новые компоненты, входящие в состав альтернативных видов топлива, перевозимых в качестве груза. В заключение 112-й сессии Комитет настоятельно призвал государства-члены как можно скорее ратифицировать Протокол по ОВВ 2010 года, чтобы обеспечить последовательную правовую имплементацию (фактическую реализацию международных обязательств на внутригосударственном уровне) Протокола.

Влияние ситуации в Черном и Азовском морях на судоходство и моряков

Комитет обсудил влияние продолжающегося конфликта на судоходство в Черном и Азовском морях, подчеркнув серьезные нарушения безопасности на море, причинение вреда окружающей среде и угрозы благополучию моряков. Государства-члены выразили обеспокоенность по поводу угрозы судоходству, морской инфраструктуре и глобальным цепочкам поставок. Генеральный

секретарь доложил о ходе работы над резолюцией, направленной на обеспечение технической помощи в области безопасности и охраны окружающей среды в регионе. Государства подтвердили свою приверженность принципам безопасности на море, в то время как некоторые выразили обеспокоенность по поводу политического характера обсуждений. Комитет намерен продолжать решать проблемы, с которыми сталкивается морской сектор мировой экономики.

Борьба с мошенническими действиями при регистрации судов

Основываясь на предыдущих отчетах и работе Correspondence Group, Комитет обсудил меры по предотвращению мошеннических действий при регистрации судов и со стороны реестров судов. Великобританией были скоординированы усилия по разработке руководящих принципов регистрации судов, в которых основное внимание уделяется вопросам безопасности и охране окружающей среды. Комитет стремится применять целостный подход к борьбе с практикой мошенничества при регистрации судов и расширению обмена данными. Было решено включить в двухгодичную повестку обсуждения на 2026-2027 годы новую задачу, касающуюся разработки руководящих принципов или наилучшей практики регистрации судов, с целевым сроком завершения процесса в 2027 году. Дальнейшая работа над этой задачей будет вестись с привлечением усилий других комитетов и Секретариата ИМО. Также была подчеркнута важность международной согласованности и прозрачности процессов регистрации судов для предотвращения мошенничества и повышения безопасности на море.

Создана новая Рабочая группа для проведения нормативно-правовой экспертизы

Юридический комитет предложил провести нормативно-правовую экспертизу для решения проблемы незаконных операций "теневое флот" в морском секторе. Это предложение направлено на внесение изменений в конвенции ИМО и выявление потенциальных правовых «лазеек», а также на разработку мер по предотвращению мошенничества при регистрации судов и незаконных операций, включая использование субстандартных судов. В ходе обсуждений была подчеркнута необходимость комплексного подхода, что потребует новых вводных и создания рабочей группы для оценки ситуации.

Комитет также рассмотрел обновленную информацию о мошеннических схемах при регистрации судов, включая обзор системы базы данных Global Integrated Shipping Information System (GISIS) для обеспечения точности и облегчения внесения исправлений органами, осуществляющими регистрацию судов. Рабочая группа разработает новые вводные для проведения анализа нормативно-правовых аспектов и представит свои выводы к марту 2026 года. Эта инициатива направлена на улучшение соблюдения морского законодательства и эффективную борьбу с нестандартными методами ведения судоходного бизнеса.

Завершена работа над Руководством по имплементации и применению Конвенций ИМО, затрагивающего вопросы ответственности и компенсаций

Юридический комитет ИМО рассмотрел работу the Correspondence Group по созданию руководства по одобрению служб/компаний, предоставляющих финансовые гарантии и/или страховые свидетельства в соответствии с Афинской

конвенцией о морской перевозке пассажиров и их багажа 2002 года. Принимая во внимание особенности в/у конвенции и ограниченную доступность страховщиков военных рисков, Комитет согласился с тем, что на данном этапе не требуется дополнительных указаний. Вместо этого было указано, что государства могут ссылаться на существующие руководящие принципы в LEG (Legal Committee IMO) 1/Circ.16 в отношении невоенных рисков. Этим решением Комитет финализировал свою работу над «Руководством по надлежащей имплементации и применению Конвенций IMO, затрагивающих вопросы ответственности и компенсаций» и отметил результат работы как выполненный.

Рассмотрение различных аспектов эксплуатации морских автономных надводных судов (MASS)

На 112-ой сессии Юридический комитет IMO продолжил обсуждение ключевых правовых аспектов, касающихся эксплуатации морских автономных надводных судов (MASS). Совместная рабочая группа MSC-LEG-FAL (For Maritime safety Committee - Legal Committee - Facilitation Committee) по MASS (MASS-JWG 3) завершила свою работу, рекомендовав проводить дальнейшие заседания только по запросу. Делегаты рассмотрели правовые вопросы, такие как соответствие требованиям Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS), вопросы поиска и спасания MASS. Обсудили вопросы юрисдикций удаленных центров управления MASS, влияние условий работы на персонал, стандартизацию нормативно-правовой базы и вопросы ответственности/обязательств. Комитет одобрил отчет MASS-JWG 3, согласовав план работ над Кодекса MASS с графиком MSC (For Maritime safety committee) 109, и продлил срок завершения работ до 2027 года, отложив на данный момент разработку руководящих принципов.

Юридический комитет изучает вопросы ответственность при использовании/перевозке альтернативных видов топлива

Юридический комитет IMO рассмотрел предложение одного из государств-членов изучить применимость положений об ответственности и компенсационных режимах в соответствующих конвенция IMO в отношении альтернативных видов топлива, таких как аммиак, водород и метанол. По мере расширения использования этих видов топлива возрастает необходимость оценки того, могут ли существующие правовые нормы эффективно регулировать риски, связанные с этими видами топлива. Делегаты подчеркнули, что такая оценка имеет решающее значение для укрепления доверия к альтернативным видам топлива, которые имеют жизненно важное значение для достижения целей IMO в области декарбонизации. Это предложение получило широкую поддержку, и члены Комитета согласились включить его в повестку обсуждения на 2026-2027 годы. Комитет проведет анализ пробелов, чтобы определить, необходимы ли новые правовые инструменты или достаточно поправок к существующим правовым актам. Оценку планируется завершить в 2027 году.

Балтийский и международный морской совет (BIMCO) решительно поддерживает это предложение, признавая необходимость создания четкой правовой базы для безопасного использования альтернативных видов топлива. Эта работа также дополнит текущие усилия MSC (For Maritime safety committee) и MEPC (For Maritime environment pollution committee) в области безопасности и охраны окружающей среды, гарантируя, что правовые системы определения ответственности и компенсационные режимы останутся неотъемлемой частью процесса декарбонизации.

Обсуждение вопроса о расширении масштабов угроз безопасности на море

Юридический комитет рассмотрел предложение государства-члена по борьбе с более широким спектром угроз безопасности на море, включая терроризм, кибератаки и транснациональную преступность. Хотя пиратство остается ключевой проблемой, меняющаяся система безопасности требует более широкого и целостного подхода к угрозам на море с правовой точки зрения. Сторонники этого предложения подчеркивали необходимость того, чтобы IMO установила высокую приоритетность этих вопросов, учитывая экономические последствия для государств-членов. Некоторые обсуждения были сосредоточены на уточнении сферы охвата и роли других органов IMO, таких как MSC (For Maritime safety committee). Комитет согласился включить обсуждение вопроса расширения масштабов угроз безопасности на море в свою двухгодичную повестку, рассчитанную на завершение к 2027 году, предложив дополнительные темы для дальнейшего рассмотрения.

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

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-112th-session.aspx>

Соответствующие изменения в судебном процессе Испании направлены на сокращение числа судебных дел до строго необходимых

P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Испании – MEDPANDI держит нас в курсе последних событий, касающихся нововведений в отношении изменения судебной системы Испании в части ведения/разрешения споров.

Органический закон 1/2025 от 2 января вступил в силу в Испании 3 апреля, его целью стало сокращение числа судебных дел в Испании до минимально возможных значений.

Этот Закон вносит существенные изменения в судебную систему Испании, особенно в той ее части, которая затрагивает систему процессуальных требований Adequate Dispute Resolution Methods (ADR), но Закон не следует рассматривать как простую процедуру подсудности.

Сейчас закреплена необходимость применения адекватных методов разрешения споров (ADR)¹ в качестве обязательного условия разрешения споров в гражданских и

¹ [Adequate Dispute Resolution Methods](#)

коммерческих судебных инстанциях. Это новое положение усиливает роль альтернативных судебным процедурам механизмов и вводит новые инструменты, которые становятся обязательными в большинстве судебных инстанций, но возможны редкие исключения. При не соблюдении норм Закона, иск будет отклонен судом, что может повлечь за собой ограничение срока исковой давности. Если лица, участвующие в медиации, не могут прийти к соглашению, у них все еще остается возможность обратиться в суд.

Таким образом, начиная с 3 апреля 2025 года, прежде чем начинать судебное разбирательство, стороны должны предоставить в своем иске документарные доказательства того, что они пытались провести предварительные переговоры и, что они закончились, не достигнув мирного соглашения.

Это требование может быть выполнено путем прямых переговоров между сторонами или, при необходимости, с привлечением юристов, а также юридических процессов без необходимости судебного разбирательства (*collaborative law*), процедуры примирения, заключения независимого эксперта (нотариуса, архитектора, регистратора недвижимости и т.д.), восстановительного правосудия и медиации в гражданских и коммерческих делах.

Органический закон 1/2025 представляет собой смену парадигмы в судебной системе Испании, особенно в том, что касается процессуальных требований. Органический закон не следует рассматривать как простую процедуру подсудности.

Чтобы придать надлежащую силу процессуальному требованию о предоставлении доказательств наличия ADR, предшествующего судебному разбирательству, испанский законодатель вносит важные изменения в порядок взимания судебных издержек, а также в порядок согласования и оспаривания оценки расходов. Стороне, отказавшейся от участия в ADR, может быть предъявлено требование об оплате расходов несмотря на то, что она получила положительное судебное решение.

Важным нововведением является возможность требования освобождения от уплаты расходов или изменения их суммы, в случае если одна сторона выдвинула предложение об урегулировании претензии в адрес другой посредством любого из подходящих способов разрешения споров, а другая сторона не акцептовала такое предложение, при условии, что судебное решение в отношении суммы претензии по существу совпадает с содержанием указанного выше предложения.

И, наконец, как указано в преамбуле к Органическому закону 1/2025, который представляет собой исключение из общего принципа объективного подхода к оплате расходов и содержит информацию о критериях для их установления, при возникновении злоупотребления государственной службой правосудия, применяются меры принуждения в отношении тех сторон, которые необоснованно отказались прибегнуть к соответствующим средствам разрешения споров, когда это является обязательным.