



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 6/2023

Najważniejsze postanowienia 110 sesji Komitetu IMO ds. prawnych (LEG)

Na 110. sesji Komitetu Prawnego (LEG), która odbyła się w dniach od 27-31 marca 2023 r. w formie hybrydowej, podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Rozwiązanie kwestii transferów ropy naftowej między statkami i kwestii zbiornikowców „floty cieni”

Komitet Prawny podjął dyskusję na temat niebezpiecznej praktyki transferów ropy naftowej pomiędzy statkami na otwartym morzu, jak również metod stosowanych w celu utrudnienia identyfikacji statków i wyłączenia transponderów AIS.

Komitet przeanalizował dokument, w którym zwrócono uwagę na konsekwencje i obawy związane z globalnym systemem odpowiedzialności i odszkodowań, wynikające ze wzrostu liczby transferów ropy naftowej pomiędzy statkami na otwartym morzu. Komitet zauważył, że te praktyki podważają ducha regulacji dotyczących operacji pomiędzy zbiornikowcami, określonych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL).

Komitet został poinformowany, że flota 300-600 zbiornikowców jest obecnie eksploatowana jako „ciemna flota” lub „flota cieni” w celu uniknięcia sankcji i większych kosztów ubezpieczenia. Składa się ona głównie ze starszych statków, w tym niektórych nie poddanych ostatnio inspekcji, jednostek niespełniających standardów związanych z utrzymaniem, czy też posiadających niejasny status własności oraz brak ubezpieczenia.

Opisana sytuacja zwiększa ryzyko wycieku ropy lub kolizji, jak również może doprowadzić do sytuacji, w której właściciel statku będzie uchylał się od odpowiedzialności wynikającej z odpowiednich traktatów dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań np. Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC 1969) oraz Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejem bunkrowym (BUNKERS 2001) w stosunku do innych statków, co również zwiększa ryzyko dla państw nadbrzeżnych i Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

Po dyskusji Komitet uznał, że kwestia transferu paliwa ze statku na statek na pełnym morzu jest wysoce ryzykownym działaniem, które podważa międzynarodowy system bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i odpowiedzialności, dlatego też wymaga pilnego rozwiązania w zakresie odszkodowań.

Z tego względu Komitet poparł podjęcie następujących zalecanych środków:

1. wezwanie państw do zapewnienia, że zbiornikowce pływające pod ich banderą stosują środki, które zgodnie z prawem zakazują lub regulują transfery pomiędzy statkami oraz, że statki te przestrzegają ducha wymogów bezpieczeństwa zawartych w konwencjach IMO i stosują standardy bezpiecznej żeglugi w celu zminimalizowania ryzyka zanieczyszczenia olejem;
2. państwa bandery powinny rozważyć wprowadzenie wymogu, aby statki zaktualizowały swoje podręczniki eksploatacji statków, w celu uwzględnienia powiadamiania swojego państwa bandery o prowadzeniu operacji na otwartym morzu;
3. państwa portu powinny zapewnić egzekwowanie konwencji dotyczących bezpieczeństwa i odpowiedzialności w odniesieniu do tych statków oraz zapewnić, że operacje transferu pomiędzy statkami są prowadzone zgodnie z obowiązującymi wymaganiami bezpieczeństwa określonymi w konwencjach IMO; oraz
4. jeżeli państwa portu posiadają wiedzę o statku z „floty cieni”, powinny rozważyć poddanie go wzmocnionym inspekcjom, zgodnie z upoważnieniem oraz powiadomić administrację bandery danego statku, stosownie do sytuacji.

Propozycja Hiszpanii dotycząca opracowania projektu rezolucji Zgromadzenia w tej sprawie spotkała się z zainteresowaniem wielu delegacji. Projekt zostanie rozpatrzony na Zgromadzeniu IMO, które będzie obradowało w dniach od 27 listopada do 6 grudnia 2023 r.

Komitet zdecydował, że inne agencje ONZ powinny zostać również poinformowane o omawianych kwestiach, zgłaszanych obawach i wyzwaniach, tak aby móc podjąć działania w zakresie należącym do ich kompetencji.

Zapobieganie bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestrami

Komitet kontynuował prace nad środkami w celu zapobiegania bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków.

Komitet zgodził się, że dostęp do informacji ma kluczowe znaczenie w zwalczaniu problemu nielegalnej rejestracji i nielegalnych rejestrów statków oraz należy zebrać więcej informacji w tym zakresie, a następnie zapewnić do nich łatwy dostęp dla państw członkowskich, państw bandery i państw portu. Propozycja utworzenia bazy danych dla państw bandery i państw portu w celu wymiany informacji w tym zakresie, jak również propozycja opracowania metod potwierdzania autentyczności świadectw statków spotkały się z szerokim poparciem państw członkowskich.

Komitet zgodził się, że Sekretariat powinien skonsultować się z podmiotem odpowiedzialnym za numery IMO i dane dotyczące tonażu (S&P Global), i przedstawić na następnej sesji Komitetu różne opcje dotyczące proponowanej bazy danych wraz z szacowanymi kosztami w tym zakresie.

Komitet powołał Grupę korespondencyjną w celu: zdefiniowania i opracowania kluczowych elementów, jakie należy zachować w procesie rejestracji statków pod banderą danego państwa w systemie unikalnych numerów identyfikacyjnych armatorów i właścicieli zarejestrowanych IMO; rozważenia dodatkowych czynników podnoszonych w związku z nadużyciami w zakresie systemu numerów identyfikacyjnych IMO, powszechności tego problemu i możliwych luk w systemie; oraz przedstawienia raportu na LEG 111.

Konwencja ONZ dotycząca warunków rejestracji statków

Komitet odnotował wystąpienie jednej z delegacji, która poinformowała o swoich planach przedłożenia wniosku o dokonanie przeglądu Konwencji ONZ o warunkach rejestracji statków z 1986 roku. Traktat ten, który nie wszedł jeszcze w życie, ustanawia międzynarodowe normy dotyczące rejestracji statków w rejestrze krajowym, w tym odniesień do rzeczywistego związku, własności, zarządzania, rejestracji, odpowiedzialności i roli państwa bandery.

Sekretariat IMO poinformował, że zgodnie z art. 68 Konwencji IMO, jest możliwe, aby za zgodą Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych i Zgromadzenia IMO, rozpocząć w IMO, w ramach nowego punktu agendy Komitetu Prawnego, prace nad Konwencją o warunkach rejestracji statków z 1986 roku.

Badanie dotyczące kwestii związanych z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków

Komitet odnotował raport tymczasowy z badania dotyczącego kwestii związanych z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków oraz możliwych środków zapobiegawczych, przeprowadzonego przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ws. Handlu i Rozwoju (UNCTAD), Światowy Uniwersytet Morski (WMU), Międzynarodowy Instytut Prawa Morskiego IMO (IMLI) oraz inne zainteresowane strony.

Komitet odnotował zaproponowany w raporcie kierunek działań, w tym zbadanie związku między zgłoszonymi przez niektórych uczestników przypadkami fałszywej rejestracji, a innymi nielegalnymi działaniami, oraz zbadanie szans powodzenia niektórych najlepszych praktyk i innych zaproponowanych działań.

Komitet zachęcił państwa członkowskie do wzięcia udziału w badaniu, biorąc pod uwagę ich dotychczasowy niski poziom zaangażowania (na kwestionariusz odpowiedziało tylko 31 rejestrów, co stanowi 22,75% floty światowej).

Bezprawne wykorzystanie systemów numerów identyfikacyjnych IMO

Komitet został poinformowany o przypadkach bezprawnego wykorzystania numerów identyfikacyjnych IMO przez przedsiębiorstwa i zgodził się, że należy zgromadzić więcej informacji na temat tych nadużyć, w tym powszechności problemu i możliwych lukach w systemie.

Wytyczne dla władz państwa bandery i państwa portu dotyczące postępowania w przypadkach porzucenia marynarzy

Komitet przyjął rezolucję LEG.6(110) zawierającą Wytyczne dla władz państwa portu i państwa bandery dotyczące postępowania w przypadkach porzucenia marynarzy. Wytyczne zostały opracowane przez międzysesyjną grupę korespondencyjną podlegającą Komitetowi Prawnemu, a następnie przyjęte na pierwszym posiedzeniu Wspólnej trójstronnej grupy roboczej Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), która obradowała w grudniu 2022 r.

Wytyczne mają na celu rozwiązanie problemu znacznego wzrostu liczby zgłoszonych przypadków porzucenia załogi. Wytyczne odwołują się do odpowiednich międzynarodowych standardów pracy ILO, w tym Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., ze zm. (MLC, 2006); wcześniejszej wspólnej rezolucji ILO/IMO z 2001 r. (rezolucja A.930(22)); odpowiednich międzynarodowych ram prawnych IMO i porozumień; regionalnych trendów oraz praw i praktyk krajowych.

Wytyczne określają procedury, którymi państwa powinny się kierować, jeżeli armator nie wywiązuje się z obowiązku zorganizowania i pokrycia kosztów repatriacji marynarzy, wypłaty zaległych wynagrodzeń i innych należności wynikających z umowy oraz nie zapewnia marynarzom podstawowych potrzeb, w tym opieki medycznej. W takich okolicznościach marynarzy uznaje się za porzuconych.

Procedury obejmują opracowanie, we współpracy z organizacjami marynarzy i armatorów, krajowych standardów postępowania w celu określenia odpowiedzialności i obowiązków właściwego organu oraz roli, jaką mają odgrywać różne podmioty krajowe. Do podmiotów tych należą m.in. odpowiednie rady i organizacje ds. dobrostanu marynarzy, agencje żeglugowe, organizacje marynarzy i armatorów, agencje rekrutacyjne i agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy.

Przypadki porzucenia

Komitet odnotował informacje ze wspólnej bazy danych IMO/ILO dotyczące porzucania marynarzy, z których wynika, że od 1 stycznia do 23 grudnia 2022 r. zgłoszono łącznie 109 nowych przypadków, z których tylko 41 zostało rozwiązanych.

Należy wskazać, że od wybuchu pandemii COVID-19 nastąpił kolejny, alarmujący skok liczby przypadków porzucenia marynarzy, które bezpośrednia przyczyna jest niejasna. W 2020 r. całkowita liczba zgłoszonych przypadków wynosiła 85 spośród, których do tej pory rozwiązanych zostało 50 przypadków. W 2021 r. łączna liczba zgłoszonych przypadków wynosiła 95, spośród których tylko 47 zostało rozwiązanych. Około 21 przypadków, które zostały zgłoszone od 1 stycznia 2020 r., było

związanych z pandemią COVID-19, co dodatkowo pogorszyło sytuację związaną z wymianą załogi w tym czasie.

Komitet dodatkowo:

1. zachęcił do dyskusji na temat rozwiązania problemu repatriacji porzuconych marynarzy;
2. przypomniał państwom członkowskim o ratyfikacji i skutecznym wdrożeniu odpowiednich instrumentów międzynarodowych i zmian do nich;
3. podkreślił istnienie wspólnej bazy danych IMO/ILO;
4. zachęcił państwa członkowskie do zgłaszania do bazy danych przypadków porzucenia, jeśli miały one miejsce w ich portach lub na statkach pływających pod ich banderą;
5. wezwał państwa bandery i państwa portu do podjęcia dalszych działań w celu zapewnienia istnienia zabezpieczenia finansowego, zgodnie z wymogami normy A2. 5.2 Konwencji MLC 2006, oraz do podjęcia odpowiednich działań w przypadku braku zabezpieczenia finansowego;
6. zachęcił państwa do zwrócenia uwagi na związek między porzuceniem, a pracą przymusową, o którym mowa w art. III Konwencji MLC 2006.

Grupa zadaniowa ds. przeglądu bazy danych ILO/IMO dotyczącej porzucania marynarzy

Komitet zwrócił się z prośbą o przedstawienie konkretnych propozycji na LEG 111, w tym projekcie zakresu zadań, dotyczących powołania grupy zadaniowej, której celem będzie dokonanie przeglądu wspólnej bazy danych ILO/IMO dotyczącej porzucania marynarzy.

Sprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych z powodu podejrzenia o popełnienie przestępstw morskich

Komitet omówił propozycje wytycznych dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy zatrzymanych z powodu podejrzenia o popełnienie przestępstw morskich. Celem takich wytycznych byłoby zapewnienie sprawiedliwego traktowania marynarzy w innych okolicznościach, w których marynarze mogą zostać zatrzymani.

Grupa robocza opracowała wstępny projekt tekstu proponowanych wytycznych. Istniejące wytyczne w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego zostały przyjęte w 2006 r.

Komitet powołał Grupę korespondencyjną w celu dalszego opracowania projektu tekstu. Komitet zgodził się na utworzenie Grupy roboczej na LEG 111 w celu sfinalizowania projektu wytycznych jako dokumentu bazowego do dopracowania na wspólnym posiedzeniu Trójstronnej grupy roboczej ILO/IMO powołanej w celu zidentyfikowania i rozwiązania problemów marynarzy i czynnika ludzkiego (JTWG), której posiedzenie zaplanowano na koniec 2024 roku.

Komitet zgodził się ponadto kontynuować rozważania nad utworzeniem bazy danych do rejestrowania przypadków zatrzymania marynarzy oraz rozważyć potrzebę wyznaczenia punktów kontaktowych do koordynacji przypadków zatrzymania marynarzy, z uwzględnieniem Konwencji ONZ o stosunkach konsularnych z 1963 r.

Konwencja bunkrowa - zatwierdzony Podręcznik dotyczący roszczeń

Komitet zatwierdził Podręcznik dotyczący roszczeń do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejem bunkrowym. Konwencja bunkrowa z 2001 r. została przyjęta w celu zapewnienia, że odpowiednie, szybkie i skuteczne odszkodowanie jest dostępne dla osób, które ponoszą szkody spowodowane wyciekiem oleju, gdy jest on przewożony jako paliwo w zbiornikach zapasowych paliwa na statku.

Promowanie traktatów o odpowiedzialności i odszkodowaniach

Komitet zatwierdził broszury informacyjne na temat Konwencji CLC, Konwencji Bunkrowej oraz Międzynarodowej konwencji o usuwaniu wraków (Nairobi WRC 2007), mające na celu dostarczenie informacji na temat traktatów i promowanie ich wdrażania.

Środki pozwalające ocenić potrzebę zmiany limitów odpowiedzialności

Komitet kontynuował prace nad opracowaniem metodologii, która pomoże ocenić potrzebę zmiany limitów odpowiedzialności w różnych traktatach IMO dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań, zatwierdzając plan pracy i dokument bazowy dla przyszłych prac. Ostatni przegląd limitów odpowiedzialności miał miejsce w 2012 roku.

Komitet zatwierdził plan prac nad sfinalizowaniem dwóch metodologii w celu ich ukończenia w dwuletnim okresie 2024/2025. Prace koncentrują się początkowo na Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej protokołem z 1996 r. (LLMC). Utworzono Grupę korespondencyjną w tej sprawie.

Zmienione wytyczne dotyczące miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy

Komitet zatwierdził projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie wytycznych dotyczących miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, który wcześniej został zatwierdzony przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC). Wytyczne zostały po raz pierwszy przyjęte w 2003 r. w celu zapewnienia zaleceń w przypadkach kiedy statek potrzebuje pomocy, ale nie mają one na celu rozwiązania kwestii operacji ratowania osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu (gdzie należy przestrzegać wymagań SAR).

W przeglądzie uwzględniono fakt, że, w szybko zmieniającej się światowej gospodarce morskiej miały miejsce różne zmiany organizacyjne, operacyjne i technologiczne. Znowelizowane wytyczne mają na celu zapewnienie podstaw ram operacyjnych dla państw nadbrzeżnych, kapitanów statków, operatorów i/lub ratowników, jak również innych zaangażowanych stron, dotyczących sposobu postępowania i podejmowania decyzji w przypadku, gdy statek potrzebuje pomocy i szuka miejsca schronienia.

Wśród innych zmian zaproponowano nową sekcję dotyczącą zarządzania i informowania mediów, zalecając, aby państwa rozszerzyły swoje kompetencje administracyjne (w tym szkolenia) w zakresie obsługi mediów i odpowiadania na prośby o informacje dotyczące statku potrzebującego pomocy, który poszukuje miejsca schronienia.

Wpływ sytuacji na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim na żeglugę i marynarzy

Komitet wyraził poważne zaniepokojenie negatywnym wpływem inwazji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę na międzynarodową żeglugę w północnej części Morza Czarnego, Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej, bezpieczeństwo statków handlowych oraz dobrostan marynarzy.

Komitet poparł pomoc IMO we wdrażaniu rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ A/RES/ES-11/5 w celu ustanowienia międzynarodowego rejestru dokumentującego bezprawne działania Federacji Rosyjskiej związane z inwazją na Ukrainę oraz wynikające z nich szkody.

Komitet zwrócił się do Sekretariatu IMO o nawiązanie kontaktu z odpowiednimi organizacjami ONZ i opracowanie opcji dla projektu oceny szkód wyrządzonych statkom handlowym, portom, obiektom portowym, morskim ośrodkiem szkoleniowym i środowisku morskemu na Ukrainie, a także wpływu i szkód wyrządzonych marynarzom, wraz z odpowiednim oszacowaniem kosztów, a następnie przedstawienie tych opcji do rozważenia na 129 sesji Rady IMO.

Komitet zażądał od Federacji Rosyjskiej natychmiastowego zaprzestania stosowania przemocy wobec Ukrainy, zaprzestania okrucieństw i wycofania swoich wojsk z Ukrainy oraz przestrzegania zobowiązań wynikających z odpowiednich traktatów i konwencji międzynarodowych, w szczególności zapewnienia nieskrępowanego i swobodnego przepływu statków w północnej części Morza Czarnego, Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej, zgodnie z prawem międzynarodowym.

Podczas 109 sesji LEG w 2022 r., Komitet wydał okólnik w sprawie wskazówek dotyczących wpływu sytuacji na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim na certyfikaty ubezpieczeniowe lub inne zabezpieczenia finansowe. (LEG.1/Circ.12).

Wysiłki na rzecz wejścia w życie Konwencji HNS

Komitet zachęcił państwa członkowskie do zarejestrowania się na warsztaty IMO poświęcone Konwencji HNS z 2010 r., zorganizowane w dniach 3-4 kwietnia br. Warsztaty mają na celu pomoc państwom członkowskim w pracach na rzecz dalszej ratyfikacji protokołu HNS z 2010 r. Konwencja HNS stanowi ostatni element układanki niezbędnej do zapewnienia osobom poszkodowanym dostępu do kompleksowego i międzynarodowego systemu odpowiedzialności i odszkodowań.

Po wejściu w życie traktat zapewni system odpowiedzialności i odszkodowań za szkody spowodowane przez ładunki HNS przewożone drogą morską, w tym ropę naftową i chemikalia. Obejme on nie tylko szkody spowodowane zanieczyszczeniem, ale także ryzyko pożaru i eksplozji, w tym utratę życia lub uszkodzenie ciała, jak również utratę lub uszkodzenie mienia. Zostanie utworzony Fundusz HNS, który będzie wypłacał odszkodowania po ustaniu odpowiedzialności armatora. Fundusz będzie finansowany ze składek płaconych po wypadku przez odbiorców ładunków HNS.

Obecna Konwencja HNS została przyjęta w 2010 roku, zmieniając poprzedni instrument z 1996 roku. Jednakże Konwencja HNS 2010 nie weszła jeszcze w życie z powodu zbyt małej liczby ratyfikacji. Komitet z zadowoleniem przyjął oświadczenia kilku delegacji, w tym Belgii, Francji i Królestwa Niderlandów, które potwierdziły swoje zobowiązania w zakresie ratyfikacji i dalszego wdrażania Protokołu HNS oraz oczekują na złożenie stosownych instrumentów przez swoje państwa w 2023 i 2024 roku.

Traktat podpisało sześć państw, z których cztery posiadają każde ponad 2 mln jednostek pojemności brutto.

Morskie autonomiczne statki nawodne (MASS)

Komitet odnotował wynik pierwszej sesji wspólnej grupy roboczej Komitetów Bezpieczeństwa Morskiego, Prawnego i Ułatwień (MSC-LEG-FAL) ds. MASS. Grupa JWG została powołana jako przekrojowy mechanizm mający na celu uzgodnienie wspólnych kwestii o wysokim priorytecie, zidentyfikowanymi w ramach badań regulacyjnych dotyczących wykorzystania MASS, prowadzonych przez trzy Komitety.

Komitet zatwierdził plan pracy tej Grupy roboczej, w tym zwołanie dwóch sesji w 2023 r.

Konwencja o międzynarodowych skutkach sądowej sprzedaży statków

Komitet wyraził zadowolenie z przyjęcia przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w dniu 7 grudnia 2022 roku Konwencji o międzynarodowych skutkach sądowej sprzedaży statków.

Konwencja składa się z 23 artykułów. Jej najważniejsze wymaganie zawarte jest w artykule 6, który stanowi: „Sprzedaż sądowa, dla której wydano świadectwo sprzedaży sądowej, o którym mowa w artykule 5, skutkuje w każdym innym państwie-stronie przyznaniem nabywcy czystego tytułu prawnego do statku”. Aby Konwencja miała zastosowanie i aby sprzedaż sądowa miała skutki

międzynarodowe, muszą być spełnione różne kryteria, w tym przede wszystkim kryteria notyfikacji zawarte w artykule 4 oraz wydanie świadectwa sprzedaży sądowej przez sąd, w którym odbywa się sprzedaż sądowa, zgodnie z artykułem 5. Zgodnie z art. 11, IMO za pomocą systemu GISIS będzie służyć jako repozytorium powiadomień o sprzedaży sądowej.

Ceremonia podpisania instrumentu odbędzie się w Pekinie we wrześniu 2023 roku.

Nagroda Sekretarza Generalnego za najlepszą pracę dyplomową w roku akademickim 2021-2022

Komitet pogratulował panu Dariuszowi Gustawowi Josephowi (Antigua i Barbuda), studentowi studiów magisterskich w Międzynarodowym Instytucie Prawa Morskiego IMO, za jego rozprawę zatytułowaną „Analiza konieczności reform mających na celu zapewnienie stosownych ratyfikacji i wdrożenia instrumentów IMO w Antigua i Barbuda (*An Analysis of the Need for Reform to Ensure the Adequate Ratification and Implementation of IMO Instruments in Antigua and Barbuda*).