



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 7/2024

Najważniejsze postanowienia 111 sesji Komitetu IMO ds. prawnych (LEG)

111 sesja Komitetu Prawnego (LEG) odbyła się w Londynie w dniach 22-26 kwietnia 2024 roku w trybie hybrydowym. Na sesji, której przewodniczyła pani Gillian Grant z Kanady, podjęto szereg decyzji, które obejmują zagadnienia przedstawione poniżej:

Wytyczne w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy zatrzymanych w przypadku podejrzenia popełnienia przestępstwa

Komitet ukończył prace nad wytycznymi dotyczącymi sprawiedliwego traktowania marynarzy zatrzymanych w przypadku podejrzenia popełnienia przestępstwa. Wytyczne te mają być stosowane, gdy marynarze mogą zostać zatrzymani w obcym państwie, którego nie są obywatelami, w przypadku podejrzenia popełnienia przestępstwa w trakcie zatrudnienia na statku.

Celem jest zapewnienie, że marynarze są traktowani sprawiedliwie podczas prowadzonego dochodzenia i zatrzymania przez władze publiczne, a zatrzymanie nie trwa dłużej niż to konieczne, zgodnie z prawem portu lub państwa nadbrzeżnego. Wytyczne zawierają wskazówki dla armatorów i marynarzy, państw portu, państw bandery, państw nadbrzeżnych i państw, których marynarz jest obywatelem.

Sfinalizowane wytyczne zostaną przedłożone jako dokument bazowy trójstronnej Grupie Roboczej ILO/IMO ds. zidentyfikowania i rozwiązania marynarzy i czynnika ludzkiego (JTWG) w celu dalszego dopracowania. Następnie JTWG przedłoży wytyczne Komitetowi Prawnemu LEG i organom zarządzającym ILO do zatwierdzenia.

Utworzenie nowej Grupy Zadaniowej w celu nowelizacji bazy danych dotyczącej porzuceń marynarzy

Porzucenie marynarza ma miejsce, gdy armatorzy nie wywiązują się ze swoich zobowiązań wobec marynarzy związanych z repatriacją, wypłatą zaległych wynagrodzeń, a nawet zapewnieniem podstawowych potrzeb, takich jak wyżywienie, zakwaterowanie i opieka medyczna.

Komitet odnotował niepokojący wzrost liczby przypadków porzuceń zgłoszonych za pośrednictwem bazy danych IMO/ILO, w tym znaczną liczbę incydentów, które pozostają nierozwiązane. W 2023 r. zgłoszono 142 nowe przypadki, w porównaniu do 109 incydentów w 2022 r., 95 w 2021 r. i 85 przypadków w 2020 r. Wcześniej w latach 2017-2019 zgłaszano od 40 do 55 incydentów rocznie, podczas gdy w latach 2011-2016 zgłaszano od 12 do 19 przypadków rocznie. W pierwszych czterech miesiącach 2024 r. zgłoszono kolejne 100 przypadków. W konsekwencji liczby te prawdopodobnie przekroczą zeszłoroczny rekord zgłoszonych przypadków porzuceń.

Komitet zgodził się, że szybkie przekazywanie informacji ma kluczowe znaczenie dla rozwiązywania spraw. Zarówno państwa bandery, jak i państwa portu odgrywają ważną rolę w weryfikacji zabezpieczenia finansowego dla porzuconych marynarzy na pokładach ich statków i w portach.

Komitet powołał nową Grupę zadaniową ds. przeglądu i aktualizacji (lub ponownego opracowania) wspólnej bazy danych porzuconych statków ILO/IMO, z uwzględnieniem wszystkich aspektów proceduralnych, politycznych, finansowych i technicznych. Utworzona w 2004 roku baza danych zawiera regularnie aktualizowane informacje na temat statków i marynarzy, którzy zostali zgłoszeni jako porzuceni na całym świecie. Aktualizacja bazy zwiększyłaby dokładność danych i możliwości monitorowania oraz pomogłaby w szybszym rozwiązywaniu przypadków porzucenia.

Grupa zadaniowa przedłoży raport do dalszego rozpatrzenia przez trójstronną Grupę roboczą IMO-ILO (JTWG), a następnie przedstawi raport Radzie Zarządzającej ILO i Komitetowi Prawnemu IMO do zatwierdzenia.

Zaktualizowana baza danych będzie wspierać wdrażanie wytycznych dotyczących postępowania w przypadkach porzucenia marynarzy, przyjętych przez LEG 110.

Kontynuacja prac związanych z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestrami

Komitet zgodził się kontynuować swoje prace w celu rozwiązania problemu fałszywej rejestracji statków i fałszywego wykorzystywania systemu numerów identyfikacyjnych IMO. Obejmuje to środki takie jak opracowanie nowego punktu porządku obrad, wytycznych lub najlepszych praktyk w zakresie rejestracji statków, które mają być stosowane przez administracje państw bandery, zgodnie z ich zobowiązaniami do sprawowania odpowiedniej kontroli nad swoimi statkami.

Komitet ponownie powołał Grupę Korespondencyjną ds. należytej staranności i systemów numerów identyfikacyjnych IMO, aby kontynuować definiowanie i rozwijanie elementów „należytej staranności”, które należy stosować w procesie rejestracji statków pod banderą danego państwa. Dotyczy to statków objętych unikalnym systemem numerów identyfikacyjnych IMO, firmy i zarejestrowanego właściciela. Grupa Korespondencyjna przedstawi Komitetowi sprawozdanie z postępów na 112 sesji Komitetu LEG.

Propozycja nowego punktu obrad dotyczącego opracowania wytycznych lub najlepszych praktyk w zakresie rejestracji statków

Komitet zlecił Grupie Korespondencyjnej ds. należytej staranności pracę w okresie międzysesyjnym nad opracowaniem projektu nowego punktu obrad dotyczącego wytycznych lub najlepszych praktyk w zakresie rejestracji statków, w celu rozważenia na 112 sesji Komitetu LEG.

Opracowanie nowego punktu obrad było jednym z działań zaleconych Komitetowi przez powołaną na LEG 109 Grupę badawczą ds. fałszywej rejestracji i fałszywych rejestrów statków. Pozostałe działania obejmowały, między innymi, wzmocnienie istniejących narzędzi w celu przeciwdziałania nieuczciwej rejestracji statków; opracowanie zharmonizowanych procedur rejestracji; zajęcie się obecnymi lukami; prowadzenie kampanii uświadamiających oraz wprowadzenie ulepszeń do systemu GISIS - w szczególności bazy danych szczegółowych statków, która zawiera informacje o poszczególnych statkach (numer IMO, bandera itp.) i wskazuje, kiedy statek jest identyfikowany jako pływający pod „fałszywą banderą” lub „objęty sankcjami ONZ”.

Zatwierdzenie znowelizowanych wytycznych dotyczących akceptowania firm ubezpieczeniowych i certyfikatów

Komitet zatwierdził nowelizację wytycznych dotyczących akceptowania firm ubezpieczeniowych, certyfikatów lub podobnej dokumentacji od firm ubezpieczeniowych, dostawców zabezpieczeń finansowych i Międzynarodowej Grupy Klubów P&I oraz innych klubów P&I spoza Międzynarodowej Grupy. Znowelizowane wytyczne zostaną opublikowane jako okólnik LEG.

Celem wytycznych jest dostarczenie zaleceń Państwom, które są stronami konwencji obejmujących kwestie odpowiedzialności dotyczącej akceptowania firm ubezpieczeniowych i certyfikatów lub podobnej dokumentacji od firm ubezpieczeniowych, dostawców zabezpieczeń finansowych, klubów P&I należących do Międzynarodowej Grupy (IG) oraz klubów P&I spoza IG.

Są to następujące konwencje:

- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r., z późniejszymi zmianami (Konwencja o odpowiedzialności cywilnej z 1992 r.);
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (Konwencja Bunkrowa z 2001 r.);
- Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków z Nairobi z 2007 r. (2007 Nairobi WRC); oraz
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniach za szkody związane z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r., zmieniona protokołem z 2010 r. do Konwencji (Konwencja HNS z 2010 r.).

Zmienione wytyczne zawierają listę definicji i nową sekcję "Kryteria akceptacji certyfikatów ubezpieczeniowych". Zmodyfikowano i rozszerzono również kryteria i dokumentację dla akceptacji ubezpieczycieli i certyfikatów ubezpieczeniowych.

Zatwierdzenie nowej broszury informacyjnej dotyczącej Konwencji Ateńskiej

Komitet zatwierdził tekst broszury informacyjnej na temat Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu drogą morską z 2002 roku. Broszura ma stanowić poradnik dla osób zgłaszających roszczenia z tytułu śmierci lub obrażeń ciała pasażera, w przypadku utraty, uszkodzenia bagażu lub pojazdów podczas przewozu drogą morską. Broszura zostanie udostępniona na stronie internetowej IMO, a Sekretariat IMO będzie ją w razie potrzeby regularnie aktualizował.

Zatwierdzenie środków dla oceny potrzeby zmiany limitów odpowiedzialności

Komitet zatwierdził następujące metodologie w celu przejrzystej oceny potrzeby zmiany limitów odpowiedzialności:

- metodologia gromadzenia i raportowania doświadczeń związanych z incydentami i powstałych szkód; oraz
- metodologia oceny zmian w wartości pieniężnej.

Metodologie te zostaną opublikowane jako załącznik do okólnika LEG. Prace w ramach tego punktu porządku obrad zostały tym samym ukończone.

Harmonogram prac nad wymaganiami dla morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS)

Komitet zatwierdził harmonogram prac dotyczący kwestii prawnych związanych z autonomicznymi morskimi statkami nawodnymi MASS.

W ramach harmonogramu prac oczekuje się, że Komitet na:

- LEG 112 (wiosna 2025 r.): oceni sfinalizowany projekt nieobowiązkowego Kodeksu MASS i rozważy potrzebę wprowadzenia zmian lub interpretacji do instrumentów prawnych podlegających Komitetowi Prawnemu w oparciu o wyniki prac Grupy MASS-JWG, MSC i FAL; rozważy propozycję opracowania wytycznych dotyczących wdrażania instrumentów LEG przez MASS;
- LEG 113 (wiosna 2026 r.): oceni zatwierdzony obowiązkowy Kodeks MASS i rozważy potrzebę wprowadzenia zmian lub interpretacji do instrumentów prawnych podlegających Komitetowi Prawnemu;
- LEG 114 (wiosna 2027 r.): przyjmie lub zatwierdzi zmiany lub interpretacje do instrumentów prawnych podlegających Komitetowi Prawnemu;

Komitet zatwierdził sprawozdanie Wspólnej Grupy roboczej MSC-LEG-FAL ds. MASS (MASS-JWG), której druga sesja odbyła się w kwietniu 2023 r.

Komitet poparł działania przedstawione w raporcie MASS-JWG, zgadzając się z kluczowymi elementami związanymi z rolą i obowiązkami kapitana MASS, załogi MASS i zdalnych centrów operacyjnych. MASS-JWG uzgodniła między innymi, że:

- powinien istnieć ludzki kapitan odpowiedzialny za MASS, niezależnie od trybu działania lub stopnia/poziomu autonomii;
- kapitan nie musi znajdować się na pokładzie, w zależności od technologii zastosowanej na jednostce MASS i obecności człowieka na pokładzie, jeśli taka istnieje;
- niezależnie od trybu działania, stopnia lub poziomu autonomii, kapitan MASS w razie potrzeby powinien mieć możliwość podjęcia interwencji;
- tylko jeden kapitan powinien być odpowiedzialny za MASS w danym czasie, chociaż kilku kapitanów może być odpowiedzialnych za jednostkę podczas jednego rejsu, pod pewnymi warunkami; oraz
- potrzebna jest szczegółowa dyskusja na temat okoliczności, w których kapitan MASS może być odpowiedzialny za kilka jednostek MASS.

Trzecia sesja MASS-JWG odbyła się w dniach 8-10 maja 2024 r.

Ułatwienie wejścia w życie Protokołu HNS z 2010 r

Komitet odnotował postępy poczynione w celu wejścia w życie Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniach za szkody związane z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 2010 r. (Konwencja HNS z 2010 r.). Komitet zauważył, że Protokół HNS z 2010 r. potrzebuje jeszcze tylko czterech ratyfikacji przez państwa z wymaganym ładunkiem kontrybucyjnym aby wejść w życie.

Komitet odnotował, że Francja złożyła dokument ratyfikacyjny w październiku 2023 r., a Słowacja w listopadzie 2023 r., zwiększając liczbę Umawiających się Państw do ośmiu. Pięć z tych umawiających się państw miało ponad 2 miliony jednostek pojemności brutto każde.

Konwencja HNS jest ostatnią ważną konwencją IMO dotyczącą odpowiedzialności, która ma wejść w życie. Ma ona kluczowe znaczenie dla zapewnienia osobom poszkodowanym w wypadkach z udziałem niebezpiecznych i szkodliwych substancji (HNS) przewożonych na statkach, dostępu do kompleksowego i międzynarodowego systemu odpowiedzialności i odszkodowań. Jest to szczególnie istotne, biorąc pod uwagę rosnącą ilość chemikaliów i nowych paliw przewożonych luzem na statkach.

Piractwo i napady zbrojne na statki

Komitet odnotował kluczowe zmiany w kwestiach prawnych związanych z piractwem i zbrojnymi napadami na statki od czasu poprzedniej sesji (LEG 110). Omówiono propozycje dotyczące programu prac Komitetu, a także pilnych środków mających na celu rozwiązanie problemu piractwa somalijskiego w Zatoce Adeńskiej.

Komitet zauważył, że Komitet MSC jest głównym organem IMO do omawiania kwestii bezpieczeństwa na morzu, ale Komitet Prawny odgrywa rolę w rozpatrywaniu powiązanych kwestii prawnych. Komitet odnotował poparcie dla przedłożenia konkretnych propozycji dotyczących tych kwestii na 112 sesję, z możliwością opracowania nowych punktów porządku obrad.