



# OŚRODEK DS. IMO

## BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 4/2021

# Najważniejsze postanowienia 108 sesji Komitetu Prawnego LEG

Na 108. sesji Komitetu Prawnego (LEG), która odbyła się w dniach od 26 do 30 lipca 2021 r. w formie zdalnej, podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

#### Rosnący problem ze zjawiskiem porzucania marynarzy

Komitet odnotował niepokojący wzrost liczby doniesień o przypadkach porzucania marynarzy, zgłaszanych do wspólnej bazy danych IMO/ILO poświęconej temu zjawisku. Bezpośrednią przyczyną części zgłaszanych przypadków była pandemia COVID-19, która skomplikowała sytuację marynarzy, szczególnie w zakresie wymiany załóg na statkach. Podczas sesji podkreślano konieczność indywidualnego podejścia do każdego takiego przypadku oraz fakt, że w sytuacji porzucenia, nie tylko marynarz doświadcza stresujących, niehumanitarnych i często niebezpiecznych tego konsekwencji, ale również zostaje dotknięta tą sytuacją jego rodzina. Nie brakuje także przypadków, w których marynarzom nie są wypłacane zaległe wynagrodzenia. Z powyższych powodów wymagane jest znaczne zaangażowanie sekretariatów IMO i ILO, wraz z Międzynarodową Federacją Pracowników Transportu (ITF), Międzynarodową Izbą Żeglugi (ICS) i innymi, tak by możliwe było opracowanie właściwego rozwiązania tego problemu.

Komitet zachęcał państwa członkowskie do zgłaszania do bazy danych przypadków porzucenia, jeśli miały one miejsce w ich portach lub na statkach pływających pod ich banderą, oraz do dalszej ratyfikacji i skutecznego wdrożenia Konwencji o pracy na morzu (MLC, 2006), w tym poprawek z 2014 r. Komitet przypomniał również państwom członkowskim o: przyjęciu stosownych rezolucji dotyczących zapewnienia zabezpieczenia finansowego w przypadkach porzucenia marynarzy (A.930(22)) i współpracy międzynarodowej na rzecz rozwiązywania ich problemów (A/75/17); zalecanych protokołach wymiany załogi (MSC.1/Circ.1636/Rev.1) oraz odpowiednim zestawie narzędzi dla zachowania należytej staranności w zakresie praw człowieka na morzu.

Komitet powołał grupę korespondencyjną, której zadaniem będzie kontynuowanie pracy nad wytycznymi dla władz państwa portu i państwa bandery dotyczącymi postępowania w przypadkach porzucenia marynarza.

Komitet odnotował zatwierdzenie przez Radę IMO ustanowienia trójstronnej grupy roboczej ILO-IMO, w celu określenia i zajęcia się sprawami marynarzy i tzw. czynnikiem ludzkim. Międzynarodowa Organizacja Pracy poinformowała, że zalecenie dotyczące powołania grupy będzie musiało zostać przyjęte przez członków Specjalnego Komitetu Trójstronnego (STC) Konwencji MLC, 2006 w drodze korespondencyjnej, a następnie przedłożone do rozważenia na 343. sesję Rady Administracyjnej MOP, która odbędzie się w październiku - listopadzie 2021 r. (lub alternatywnie na 344. sesji w marcu 2022 r.). Oczekuje się, że po ustanowieniu przez MOP, grupa robocza spotka się w 2022 roku.

Komitet omówił wniosek dotyczący powołania awaryjnego funduszu wzajemnego dla marynarzy (Seafarers Emergency Mutual Fund), który pokryłby powstałe pilne koszty porzuconych marynarzy w portach Państw członkowskich i zwrócił się do zainteresowanych podmiotów o przedłożenie na LEG 109 propozycji nowego punktu prac dotyczącego tego zagadnienia.

#### Przeciwdziałanie fałszywej rejestracji statków i fałszywym rejestrom

Komitet uzgodnił projekt rezolucji Zgromadzenia IMO w sprawie "Zachęcenia państw członkowskich i wszystkich właściwych zainteresowanych stron do promowania działań na rzecz zapobiegania i zwalczania fałszywej rejestracji i fałszywych rejestrów oraz innych oszustw w sektorze morskim.", który zostanie przedłożony Zgromadzeniu IMO w grudniu 2021 r.

## Projekt rezolucji:

- wzywa wszystkie zainteresowane rządy i organizacje do pełnej współpracy w podejmowaniu skutecznych środków i wymianie informacji w celu dalszego zapobiegania oszustwom morskim, pamiętając, że środki dotyczące dokumentacji nie mogą stanowić przeszkody w ułatwianiu legalnego międzynarodowego ruchu i handlu morskiego;
- zachęca rządy do dokonania przeglądu przepisów prawa krajowego dotyczących zapobiegania i zwalczania wszelkich form oszustw morskich oraz do wprowadzenia uzupełnień lub ulepszeń, ze szczególnym uwzględnieniem:
  1. administrowania krajowymi rejestrami statków, w tym wymogów dotyczących rejestracji tymczasowej, przeniesienia własności, przynależności państwowej lub zmiany nazwy statków;
  2. wymogów dotyczących dokumentacji, pamiętając, że proponowane środki nie mogą stanowić przeszkody w ułatwianiu legalnego ruchu i handlu międzynarodowym;
  3. odpowiednich sankcji prawnych za bezprawne działania i praktyki w sektorze morskim;
- zachęca rządy do zbadania swoich krajowych procedur i zasobów w zakresie egzekwowania prawa, w tym dostępności odpowiednio przeszkolonego personelu, oraz do podjęcia działań, które mogą być niezbędne do skutecznego zapobiegania, prowadzenia dochodzeń i wykrywania wszelkich form oszustw morskich oraz ścigania wszystkich osób w nie zamieszanych;
- zachęca rządy i właściwe organizacje międzynarodowe do informowania Sekretarza Generalnego IMO o działaniach prawnych, administracyjnych i innych podjętych lub rozważanych w celu realizacji celów niniejszej rezolucji;
- wzywa rządy do podjęcia wszelkich możliwych środków współpracy między sobą oraz z właściwymi organizacjami międzyrządowymi i zainteresowanymi stronami związanymi z morzem, w celu utrzymania i rozwijania skoordynowanych działań we wszystkich istotnych obszarach zwalczania oszustw morskich, w tym wymiany informacji i zgłaszania nazw statków i rejestrów zamieszanych w akty oszustwa;
- wzywa rządy, Sekretarza Generalnego IMO, organy kontroli państwa portu, właścicieli i operatorów statków, organizacje pozarządowe, sektor prywatny, w tym branżę ubezpieczeń morskich, maklerów okrętowych i inne właściwe podmioty sektora morskiego do zorganizowania warsztatów, które będą koncentrować się na zwiększaniu potencjału i praktyk należytej staranności w zakresie zapobiegania oszustwom związanym z dokumentacją rejestracyjną, ich wykrywania i zgłaszania.

Komitet powołał międzysesyjną grupę korespondencyjną, która pracując w trybie zdalnym, będzie miała na celu:

- dalsze rozważenie i opracowanie definicji "fałszywych dokumentów";
- dalsze rozważenie kategorii fałszywej rejestracji i określenie działań niezbędnych do rozwiązania tego problemu;
- rozważenie nazwy, celu, zadań, struktury i zakresu proponowanego badania, aby móc odpowiedzieć na pytania dotyczące zakresu i charakteru praktyk oraz rodzajów fałszywej rejestracji i fałszywych rejestrów statków, miejsca ich występowania itd.; należy opracować projekt zakresu wymagań i obowiązków dla takiego badania;
- rozważenie propozycji dotyczących dostarczania informacji do modułu w systemie IMO GISIS oraz opracowanie szkoleń dla oficerów kontroli państwa portu (PSCOs) w celu identyfikacji statków zarejestrowanych w sposób niezgodny z prawem oraz określenia wymaganych działań w celu rozwiązania tego problemu;

- rozważenie kwestii poruszonych w dokumencie LEG 108/6/5, dotyczących konfiskaty statków zarejestrowanych niezgodnie z przepisami oraz określenie działań wymaganych do ich realizacji;
- określenie, w razie potrzeby, punktów do dalszego rozpatrzenia przez Komitet Prawny na następnej sesji oraz opracowanie szczegółowego planu prac;
- przedłożenie sprawozdania na posiedzeniu LEG 109.

Zgodnie z zaleceniem Komitetu Prawnego wydanym podczas ostatniej sesji, jeden z modułów w systemie IMO GISIS, dotyczący danych statku, zawiera obecnie opcję sprawdzania statusu statku według kategorii: fałszywa flaga; statek objęty sankcjami ONZ; właściciel / podmiot eksploatujący objęty sankcjami ONZ.

Ujednolicona interpretacja dotycząca testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO

Komitet zatwierdził tekst trzech projektów rezolucji w sprawie ujednoliconej interpretacji dotyczącej testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO:

1. projekt rezolucji w sprawie interpretacji artykułu 4 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, do przedłożenia na 34. nadzwyczajną sesję Rady IMO (C/ES.34) i przyjęcia przez Państwa-Strony Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, obecne podczas 32. Sesji Zgromadzenia IMO (A 32);
2. projekt rezolucji w sprawie interpretacji artykułu 4 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., do przedłożenia na 34. nadzwyczajną sesję Rady IMO (C/ES.34) i przyjęcia przez Państwa-Strony Protokołu z 1996 r. zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., obecne podczas 32. Sesji Zgromadzenia IMO (A 32);
3. projekt rezolucji w sprawie interpretacji artykułu 6 Protokołu z 1992 roku do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 roku, zmieniającego artykuł V ustęp 2 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 roku, do przedłożenia na 34. nadzwyczajną sesję Rady IMO (C/ES.34) i przyjęcia przez Państwa-Strony Protokołu z 1992 roku do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 roku, obecne podczas 32. Sesji Zgromadzenia IMO (A 32).

Autonomiczne Nawodne jednostki Pływające (MASS) – zakończenie analizy zakresu regulacji prawnych (RSE)

Komitet zakończył analizę zakresu regulacji prawnych i luk w konwencjach wywodzących się z Komitetu Prawnego w odniesieniu do Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS). Celem tych działań była ocena stopnia, w jakim istniejące przepisy mogą zostać zmienione w celu uwzględnienia operacji MASS, po przeprowadzeniu podobnego procesu dla konwencji podlegających Komitetowi Bezpieczeństwa Morskiego (MSC).

Dla każdego instrumentu i dla każdego stopnia autonomiczności zidentyfikowano przepisy, które:

- mają zastosowanie do jednostek MASS i wykluczają ich żeglugę;

- mają zastosowanie do tych jednostek, ale nie wykluczają ich żeglugi i nie wymagają przekształceń;
- mają zastosowanie do jednostek MASS, ale wymagają przekształcenia lub uzupełnienia;
- nie mają zastosowania do MASS.

Następnie w ramach procesu przeanalizowano i rozważono najbardziej odpowiedni sposób podejścia do operacji MASS, uwzględniając kwestię czynnika ludzkiego, co miało pozwolić zidentyfikować potrzebę:

- opracowania interpretacji; i/lub
- zmiany istniejących instrumentów; i/lub
- opracowania nowych instrumentów; lub
- braku konieczności wykorzystania powyższych rozwiązań.

Praca została wykonana przez zgłaszające się dobrowolnie państwa członkowskie, wraz z zainteresowanymi organizacjami pozarządowymi i międzyrządowymi, a analiza RSE została sfinalizowana przez grupę roboczą, która obradowała podczas sesji.

Ostatecznie Komitet:

- zatwierdził wynik analizy RSE i luk w konwencjach pochodzących z Komitetu Prawnego w odniesieniu do MASS;
- zauważył, że co do zasady żeglugę jednostek MASS można umieścić w istniejących ramach regulacyjnych konwencji LEG, bez konieczności wprowadzania większych zmian;
- zauważył, że w przyszłości konieczna będzie koordynacja prac między komitetami (MSC i LEG), w szczególności w odniesieniu do terminologii i definicji;
- zwrócił się do państw członkowskich o przedłożenie wniosków dotyczących nowego punktu obrad dotyczącego jednostek MASS, w odniesieniu do tych kwestii, które uznano za właściwe dla Komitetu Prawnego;
- zwrócił uwagę, że w przyszłych pracach IMO nad MASS może zaistnieć potrzeba uwzględnienia konwencji nieobjętych auspicjami IMO, takich jak UNCLOS i MLC 2006, zwłaszcza jeżeli IMO opracuje instrument regulujący operacje MASS; oraz
- poparł zalecenie, aby wyniki analizy RSE dokonanej przez Komitet LEG, zostały rozpowszechnione w formie okólnika LEG.

Nowe punkty obrad

Środki pozwalające ocenić potrzebę zmiany limitów odpowiedzialności - po dogłębnej dyskusji Komitet uzgodnił, że zajmie się opracowaniem środków służących przejrzystej ocenie, czy istnieje potrzeba zmiany limitów odpowiedzialności. Komitet z uznaniem odnotował, że Australia przeprowadzi nieformalne prace międzysesyjne. Komitet zauważył, że na tym etapie we wniosku nie wnioskowano o zmianę limitów odpowiedzialności.

Podręcznik dotyczący roszczeń do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejem bunkrowym z 2001 r. - Komitet wyraził swoje szerokie poparcie dla opracowania specjalnych wytycznych, które dostarczyłyby potencjalnym wnioskodawcom ważnych informacji na temat procedur, jakie należy stosować przed zgłoszeniem roszczeń uznanych za mieszczące się w zakresie konwencji. Komitet zauważył, że delegacje zainteresowane kontynuowaniem tych prac w okresie między sesjami mogą kontaktować się z klubami P & I.

Rezolucje uchwalone podczas sesji LEG 108 zostaną dołączone do biuletynu,  
po ukazaniu się finalnej wersji raportu IMO z sesji.