



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 5/2022

Najważniejsze postanowienia 109 sesji Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO LEG 109)

Na 109. sesji Komitetu Prawnego (LEG), która odbyła się w dniach od 21 do 25 marca 2022 r. w formie zdalnej, podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Morze Czarne i Morze Azowskie - Wytyczne dotyczące wydawania certyfikatów ubezpieczenia lub innych zabezpieczeń finansowych

Rada IMO podczas swojej 35. nadzwyczajnej sesji (C.ES/35), która odbyła się na początku marca br., w związku z atakiem zbrojnym Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, zwróciła się do Komitetów IMO o rozważenie sposobów na zwiększenie wysiłków państw członkowskich i organizacji o statusie obserwatorów, w zakresie wspierania marynarzy i statków komercyjnych dotkniętych tą sytuacją, oraz o rozważenie jej wpływu na wdrażanie instrumentów Organizacji, jak również o podjęcie odpowiednich działań w tym zakresie. Konsekwencją tego było zatwierdzenie przez Komitet Prawny okólnika LEG.1/Circ.12, zawierającego *Wytyczne w sprawie wpływu sytuacji na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim na wydawanie certyfikatów ubezpieczenia lub innych zabezpieczeń finansowych*.

Okólnik ten zwraca uwagę na fakt, iż wiele traktatów IMO dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań wymaga, aby Państwa-Strony wydawały certyfikaty potwierdzające, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, spełniające wymagania tych konwencji, jest w mocy. Wprowadzenie sankcji ekonomicznych może w niektórych przypadkach ograniczyć ubezpieczycielom lub innym podmiotom zapewniającym zabezpieczenie finansowe, możliwość rozpatrywania roszczeń lub zakazać wypłaty roszczeń wynikających z tych konwencji.

Okólnik zaleca w szczególności, aby państwa bandery lub certyfikujące, które wydają świadectwa w oparciu o rosyjskich ubezpieczycieli lub rosyjskich dostawców zabezpieczeń finansowych, sprawdzały, czy pokrycie spełnia kryteria określone w Liście okólnym nr 3464, który zawiera wytyczne dotyczące akceptowania tzw. "Blue Cards" lub podobnej dokumentacji od towarzystw ubezpieczeniowych, dla określonych traktatów.

Państwa portu, w których znajdują się certyfikaty wystawione przez rosyjskich ubezpieczycieli lub dostawców zabezpieczeń finansowych, powinny skonsultować się z państwem wystawiającym lub certyfikującym, którego obowiązkiem jest zapewnienie, aby ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe pozostało odpowiednie, zgodnie z wymaganiami traktatów IMO o odpowiedzialności i odszkodowaniach.

Okólnik zaleca również, aby w przypadku, gdy państwo będące stroną następujących konwencji, wydaje świadectwo zgodnie z art. 7 Konwencji o odpowiedzialności cywilnej z 1969 r., art. 7 Protokołu CLC z 1992 r., art. 7 Konwencji bunkrowej z 2001 r., art. 12 Konwencji z Nairobi z 2007 r. oraz art. 4a Protokołu ateńskiego z 2002 r., zapewniło, że unieważni je zgodnie z tymi konwencjami, jeśli otrzyma powiadomienie o wygaśnięciu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

Nowy podpunkt porządku obrad

Komitet zgodził się na włączenie nowego podpunktu do porządku obrad Komitetu Prawnego, dotyczącego wpływu sytuacji na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim na żeglugę i marynary,

w ramach istniejącego punktu porządku obrad "Zalecenia i poradniki związane z implementacją instrumentów IMO".

Zjawisko porzucania marynarzy

Komitet odnotował informacje zawarte we wspólnej bazie danych IMO/ILO, dotyczące porzucania marynarzy, z których wynika, że w pierwszych trzech miesiącach 2022 r. zgłoszono już 30 takich przypadków. W roku 2021, zgłoszono rekordową liczbę 95 nowych przypadków. Spośród tych spraw tylko 31 zostało rozwiązanych. W 2020 roku, całkowita liczba zgłoszonych spraw wyniosła 85. Do tej pory rozwiązano 43 z nich. Spośród przypadków zgłoszonych od 2020 r., 21 było związanych z konsekwencjami pandemii COVID-19, która jeszcze bardziej pogorszyła sytuację marynarzy, szczególnie w kontekście wymiany załóg na statkach.

Komitet wyraził głębokie zaniepokojenie wzrostem liczby przypadków porzucenia marynarzy w wyniku pandemii COVID-19, dziękując jednocześnie Sekretariatowi IMO, Zespołowi ds. działań w sytuacjach kryzysowych, ILO i ITF, za ich wysiłki na rzecz rozwiązywania przypadków porzucenia.

Komitet zachęcił do dyskusji na temat rozwiązania problemu repatriacji porzuconych marynarzy i przypomniał państwom członkowskim o ratyfikacji i skutecznym wdrożeniu odpowiednich instrumentów międzynarodowych i poprawek do nich, oraz o zgłaszaniu do bazy danych przypadków porzucenia marynarzy, jeśli miały one miejsce w ich portach lub na statkach pływających pod ich banderą.

Państwa bandery i państwa portu zostały wezwane do podjęcia dalszych działań w celu zapewnienia obecności zabezpieczenia finansowego, zgodnie z wymogami Konwencji o pracy na morzu (MLC, 2006), oraz Standardu A2.5.2, jak również do podjęcia odpowiednich działań w przypadku braku takiego zabezpieczenia.

Komitet odnotował wyniki prac 7. sesji Podkomitetu ds. Implementacji Instrumentów IMO (III), która odbyła się w lipcu 2021 r., dotyczące kwestii związanych z zabezpieczeniem finansowym marynarzy w przypadkach ich porzucenia, w tym spostrzeżenie, że indywidualne raporty z inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (PSC), powinny zawierać informacje dotyczące okresu ważności i danych kontaktowych podmiotów zapewniających zabezpieczenie finansowe certyfikatów ubezpieczeniowych, wymaganych na mocy poprawek z 2014 r. do Konwencji MLC, 2006. Podkomitet uzgodnił również, że zwróci się do podmiotów odpowiedzialnych za kontrole PSC, o rozważenie przeprowadzenia skoncentrowanej kampanii kontrolnej (CIC), dotyczącej zabezpieczenia finansowego w związku ze wspomnianymi poprawkami.

Ponadto, Komitet zatwierdził zalecenie Podkomitetu III, w sprawie dostosowania i integracji działań na rzecz zarówno marynarzy, jak i rybaków, uznając, że obie grupy zawodowe często borykają się z tymi samymi problemami, które stały się jeszcze poważniejsze w kontekście pandemii COVID-19.

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

Komitet zatwierdził projekt wytycznych dla władz państwa portu i państwa bandery, dotyczących postępowania w przypadkach porzucenia marynarzy, opracowany przez międzysesyjną grupę korespondencyjną.

Tekst ten zostanie przekazany, jako dokument bazowy, do dalszego rozważenia i dopracowania, wspólnej trójstronnej grupie roboczej ILO-IMO, która została powołana w celu określenia i zajęcia się problemami marynarzy oraz tzw. czynnikiem ludzkim (spotkanie tej grupy spodziewane jest w późniejszym terminie w 2022 r.).

Sprawiedliwe traktowanie marynarzy

Komitet zwrócił się z prośbą o przedstawienie na następnej sesji konkretnych propozycji dotyczących punktu porządku obrad "Sprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych z powodu podejrzenia o popełnienie przestępstw morskich".

Zapobieganie nielegalnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków

Komitet kontynuował prace nad środkami zapobiegającymi nielegalnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków, odnotowując przyjęcie przez Zgromadzenie IMO stosownej rezolucji (A 32/Res.1162).

Komitet odnotował informacje otrzymane od kilku państw w sprawie działalności fałszywych rejestrów oraz kilku przypadków wykorzystywania przez statki fałszywych tożsamości. Komitet odnotował obawy zgłoszone do tej pory przez niektóre delegacje, że dane pochodzące z systemu AIS, są celowo manipulowane i że statki mogą prowadzić działalność, przekazując fałszywe dane. Komitet LEG zgodził się poinformować o tej kwestii Komitet ds. Bezpieczeństwa na Morzu (MSC), ponieważ może on zechcieć zbadać, w jaki sposób statki bez odpowiedniej rejestracji były w stanie uzyskać numery MMSI.

Po rozpatrzeniu raportu Grupy Korespondencyjnej, Komitet uzgodnił zakres zadań dla studium, mającego na celu zajęcie się kwestiami związanymi z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków oraz możliwymi środkami zapobiegania takim przypadkom. W pracach tych uczestniczyć będą: Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD), Światowy Uniwersytet Morski (WMU), Międzynarodowy Instytut Prawa Morskiego IMO (IMLI) oraz inne zainteresowane strony.

Tymczasem Komitet uzgodnił definicję "podrobionych/fałszywych dokumentów" w oparciu o tekst opracowany przez grupę korespondencyjną. "Podrobione/fałszywe dokumenty" oznaczają wszelkie dokumenty, zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej, które są:

1. podrobione lub sfalszowane w celu uzyskania lub wydania świadectwa rejestracji statku;
2. podrobionym lub sfalszowanym świadectwem rejestracji statku;

3. zostały wydane świadomie, na podstawie podrobionego lub sfałszowanego świadectwa rejestracji statku."

W czwartek, 25 marca, przy okazji obrad Komitetu Prawnego, odbyła się prezentacja IHS Markit/S&P Global (podmiotu wyznaczonego dla numerów IMO i danych dotyczących tonażu), na temat ich pracy związanej z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków. Prezentację można obejrzeć [tutaj](#).

Autonomiczne Nawodne Jednostki Pływające (MASS)

Po zakończeniu Przez Komitet LEG analizy zakresu regulacji prawnych w zakresie autonomicznych nawodnych jednostek pływających (MASS) ([do pobrania tutaj](#)), Komitet uzgodnił włączenie do dwuletniego porządku obrad na lata 2022-2023 oraz 2024-2025, nowego zadania w ramach punktu agendy "Środki dotyczące autonomicznych nawodnych jednostek pływających (MASS) w instrumentach podlegających kompetencji Komitetu LEG", z docelowym rokiem zakończenia prac 2025. Komitet zwrócił się z prośbą o przedstawienie na forum LEG 110 (które odbędzie się w 2023 r.), konkretnych propozycji dotyczących zakresu prac nad tym zagadnieniem oraz projektu planu dalszych działań.

Komitet zauważył, że ważnym aspektem do rozważenia przy realizacji tego zadania, jest tzw. element ludzki, oraz że jednostki MASS powinny działać w ramach prawnych Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS).

Komitet zatwierdził utworzenie wspólnej Grupy Roboczej Komitetów Bezpieczeństwa na Morzu, Prawnego i Ułatwień (MSC-LEG-FAL) w sprawie MASS, jako przekrojowego mechanizmu zajmującego się wspólnymi kwestiami o wysokim priorytecie, zidentyfikowanymi w trakcie badań dotyczących zakresu regulacji prawnych, w odniesieniu do eksploatacji MASS, przeprowadzonych swego czasu przez te Komitety. Wspólna Grupa Robocza miałaby dodatkowo doradzać tym organom po każdym spotkaniu. Jej ustanowienie podlega zatwierdzeniu przez wszystkie trzy Komitety.

Dążenia do wejścia w życie Konwencji HNS z 2010 r.

Komitet z zadowoleniem przyjął niedawne przystąpienie Estonii do Konwencji HNS z 2010 r., kluczowego traktatu kompensacyjnego IMO, obejmującego transport morski niebezpiecznych i szkodliwych substancji (HNS) statkami. Komitet zauważył, że Protokół HNS z 2010 r. wymaga jeszcze sześciu ratyfikacji z udziałem wymaganego ładunku, dzięki czemu konwencja jest znacznie bliższa wejścia w życie.

Informacjami na temat etapów ratyfikacji Protokołu HNS 2010 podzieliły się m.in. delegacje Belgii, Holandii, Niemiec, Francji oraz Filipin.

Po wejściu w życie, traktat ten zapewni system odpowiedzialności i odszkodowań za szkody spowodowane przez ładunki HNS przewożone drogą morską, w tym ropę naftową i chemikalia, oraz obejmie nie tylko szkody spowodowane zanieczyszczeniem, ale także ryzyko pożaru i eksplozji, w tym utratę życia lub obrażenia ciała, jak również utratę lub uszkodzenie mienia. Utworzony zostanie Fundusz HNS, z którego wypłacane będą odszkodowania po

wyczerpaniu odpowiedzialności armatora. Fundusz ten będzie finansowany ze składek płaconych po wypadku, przez odbiorców ładunków HNS.

Aby wesprzeć państwa członkowskie w ich działaniach na rzecz dalszej ratyfikacji, Kanada, we współpracy z Sekretariatami Funduszy IMO i IOPC, będzie gospodarzem warsztatów na temat traktatu HNS pod koniec 2022 r.

Opracowanie poradnika szkód do Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r.

Komitet dokonał przeglądu postępów poczynionych przez nieformalną grupę, której zadaniem było opracowanie poradnika szkód do Konwencji bunkrowej z 2001 r. oraz powołał zdalną grupę międzysesyjną w celu sfinalizowania tekstu i rozważenia sposobu jego przyjęcia.

Komitet zachęcał do szerokiego udziału w pracach międzysesyjnych, zwłaszcza przedstawiciele małych rozwijających się państw wyspiarskich i krajów najślabiej rozwiniętych, aby zapewnić, że wyniki prac będą odzwierciedlały szerokie grono członków Organizacji. Jest to szczególnie ważne dla ofiar szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, które potrzebują wskazówek dotyczących procesu uzyskiwania szybkich odszkodowań. Konwencja bunkrowa z 2001 r. została przyjęta w celu zapewnienia możliwości uzyskania odpowiedniego, szybkiego i skutecznego odszkodowania przez osoby, które poniosły szkody spowodowane wyciekiem oleju przewożonego jako paliwo w zbiornikach statków.

Środki dla oceny potrzeby zmiany limitów odpowiedzialności

Komitet omówił propozycje dotyczące opracowania metodologii oceny konieczności zmiany limitów odpowiedzialności w szeregu traktatów dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań, oraz powołał międzysesyjną grupę korespondencyjną, w celu opracowania listy zasad i względów politycznych, co do których Komitet będzie musiał podjąć decyzję, oraz rozpoczęcia opracowywania elementów, które należałoby uwzględnić w projekcie ww. metodologii. Początkowo prace będą koncentrować się na Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r. (LLMC).

Wytyczne dotyczące wdrażania i stosowania konwencji IMO dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań

Komitet zatwierdził nowy punkt porządku obrad, dotyczący opracowania wytycznych w zakresie prawidłowego wdrażania i stosowania konwencji IMO dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań.

Raport końcowy znajdziecie Państwo [tutaj](#).