



OŚRODEK DS. IMO
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 6/2026

**Najważniejsze
postanowienia
113 sesji
Komitetu Prawnego
(IMO LEG)**

W dniach 13-17 kwietnia 2026 r. w IMO w Londynie odbyła się 113 sesja Komitetu Prawnego (LEG). Niniejszy biuletyn zawiera podsumowanie najważniejszych zagadnień omówionych podczas tego spotkania.

Ułatwienie wejścia w życie i zharmonizowana interpretacja Protokołu HNS z 2010 r. (pkt.3 porządku obrad)

Podczas 113. sesji Komitetu Prawnego LEG, cztery państwa tj. Belgia, Niemcy, Królestwo Niderlandów i Szwecja poinformowały Komitet, że złożyły dokumenty ratyfikacyjne Konwencji HNS z 2010 r. przybliżając tym samym moment jej wejścia w życie. Obecnie spełnione jest kryterium liczby państw (12), natomiast w dniu 31 maja 2026 r. umawiające się strony przedłożą dane dotyczące ładunków zawierających substancje niebezpieczne Sekretariatowi IMO, który oceni, czy spełniono kryterium minimalnego tonażu wynoszącego 40 mln ton, niezbędne do wejścia w życie Konwencji. Jeśli kryterium to zostanie spełnione, Konwencja wejdzie w życie 18 miesięcy później, tj. najwcześniej 30 listopada 2027 r.

Konwencja HNS z 2010 r. ma na celu zapewnienie odpowiedniego, szybkiego i skutecznego odszkodowania dla osób poszkodowanych w wyniku zdarzeń związanych z substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi (HNS) przewożonymi na statkach morskich. Ma to szczególne znaczenie w kontekście rosnącej ilości chemikaliów i paliw alternatywnych transportowanych luzem drogą morską.

Wejście w życie Konwencji HNS spowoduje, że statki przewożące substancje niebezpieczne i szkodliwe będą miały obowiązek posiadania certyfikatu ubezpieczenia podczas wpływania na wody terytorialne państw-stron Konwencji oraz opuszczania ich. Statki te będą musiały uzyskać taki certyfikat albo od swojego państwa bandery, pod warunkiem, że jest ono stroną Konwencji, albo od państwa będącego stroną Konwencji przed zawinięciem do jego portów. Będzie to wymagało od państw będących stronami Konwencji w momencie jej wejścia w życie, wprowadzenia niezbędnych przepisów krajowych, które nadadzą ich administracjom krajowym wyraźne uprawnienia ustawowe do wydawania certyfikatów państwowych zgodnie z Konwencją HNS statkom niezarejestrowanym w państwach będących stronami Konwencji. W przeciwieństwie do innych konwencji dotyczących odpowiedzialności, Konwencja HNS ma zastosowanie do wszystkich statków przewożących HNS, niezależnie od ich tonażu. Ponadto certyfikaty ubezpieczenia będą musiały zostać ponownie wydane już w lutym 2028 r., aby odzwierciedlić fakt, że Kluby P&I będą odnawiać swoje Niebieskie Karty (Blue Cards).

Przedsiębiorstwa żeglugowe i spedytorzy planujący zawinięcie do portów państw będących stronami Konwencji, powinni skontaktować się z administracją morską tych krajów, w celu uzyskania informacji na temat procedur niezbędnych do uzyskania tych certyfikatów.

Wytyczne dotyczące wdrażania instrumentów IMO (pkt.5 porządku obrad)

Odpowiedzialność ubezpieczyciela i weryfikacja polis ubezpieczeniowych

Komitet LEG zachęcił państwa do stosowania listu okólnego nr 3464, zmienionego okólnikiem LEG.1/Circ.16, przy weryfikowaniu firm ubezpieczeniowych oraz podmiotów zapewniających zabezpieczenia finansowe, a także do dzielenia się listą renomowanych i szanowanych ubezpieczycieli, co może być korzystne w walce z żeglugą niespełniającą norm.

Ponadto uzgodniono, że propozycja utworzenia modułu GISIS do weryfikacji ubezpieczeń powinna zostać poddana dalszej analizie, w ramach analizy zakresu regulacji (RSE) (punkt 13 porządku obrad).

Przyjęcie przez państwa członkowskie Funduszu IOPC, standardowej procedury określania, w jakim momencie statek przestaje być „statkiem” w rozumieniu Konwencji o odpowiedzialności cywilnej z 1992 r.

Komitet zwrócił uwagę na tę procedurę, którą Zgromadzenie Funduszu z 1992 r. przyjęło na sesji w listopadzie 2025 r. Zgodnie z tą procedurą, wypełniona Książka zapisów olejowych, kontrasygnowana przez kapitana, służy jako dowód prima facie, że statek jest wolny od pozostałości (przeprowadzono czyszczenie zbiorników, pomp i rurociągów zgodnie z rozdziałem 4 Załącznika I do Konwencji MARPOL, a wszelka ropa, woda ze zmywania zbiorników i/lub mieszaniny ropne zostały zrzucone lub przeniesione ze statku) i w związku z tym, nie spełnia już definicji „statku”. Przenosi to ciężar dowodu z operatora statku na stronę kwestionującą to twierdzenie. Procedura ma zastosowanie do tankowców przeładowujących ładunki objęte Załącznikiem I i Załącznikiem II do Konwencji MARPOL.

Wniosek dotyczący udostępnienia elektronicznych skonsolidowanych kopii tekstów wszystkich traktatów i konwencji IMO

Komitet rozpatrzył propozycję udostępnienia elektronicznych skonsolidowanych kopii tekstów wszystkich traktatów IMO państwom członkowskim IMO i ich przedstawicielom przy IMO, a także przedstawicielom międzyrządowych i pozarządowych organizacji posiadających status konsultacyjny przy IMO.

Komitet odnotował szerokie poparcie dla tej propozycji. Zauważył również, że może rozpatrzyć tę sprawę wyłącznie w odniesieniu do konwencji wchodzących w zakres jego kompetencji i w związku z tym, zwrócił się do Sekretariatu o przygotowanie, w trybie priorytetowym, oficjalnego tekstu skonsolidowanego Konwencji LLMC z 1976 r. oraz Protokołu do niej z 1996 r., w celu przedłożenia go na jednej z przyszłych sesji.

Środki mające na celu zapobieganie niezgodnym z prawem praktykom związanym z fałszywą rejestracją i fałszywymi rejestrami statków (pkt 6 porządku obrad) oraz opracowanie wytycznych lub najlepszych praktyk dotyczących rejestracji statków (pkt 12 porządku obrad).

Do rozpatrzenia przez LEG 113 przedłożono dwa zestawy propozycji wytycznych: jeden skupiający się na należytej staranności w celu zapobiegania fałszywej rejestracji i fałszywym rejestrom statków (przedłożony w ramach punktu 6), a drugi dotyczący rejestracji statków (przedłożony w ramach punktu 12).

Komitet uzgodnił połączenie treści obu dokumentów w jeden zestaw wytycznych dotyczących rejestracji statków, który ma pomóc państwom bandery we wzmocnieniu procedur rejestracji statków, wykrywaniu fałszywej dokumentacji oraz eliminowaniu fałszywych rejestracji.

Wytyczne obejmują rejestrację statków handlowych wykonujących rejsy międzynarodowe i są zgodne z suwerennymi prawami i obowiązkami państw w zakresie ustanawiania rejestrów, zgodnie z definicją zawartą w art. 91 i 92.1 Konwencji UNCLOS.

Mają one charakter neutralny pod względem modelu rejestru i mają na celu pomóc wszystkim administracjom, niezależnie od tego, czy prowadzą rejestry krajowe, czy otwarte, w zapewnieniu zgodności z przepisami IMO oraz zapobieganiu praktykom „flagi niezgodności” (FONC), w ramach których fałszywe lub nieuprawnione podmioty podają się za rejestry, nie przestrzegając przepisów IMO.

Wytyczne zostaną opublikowane w formie okólnika Komitetu Prawnego. Prace w tym temacie będą kontynuowane na kolejnej sesji. Wówczas Komitet wyda dodatkowe wytyczne dotyczące roli kontroli

przeprowadzanej przez państwo portu oraz państw nadbrzeżnych w zwalczaniu nielegalnych rejestrów.

Środki dotyczące autonomicznych statków morskich (MASS) w instrumentach podlegających kompetencji Komitetu Prawnego (pkt 8 porządku obrad)

W wyniku przeprowadzonych dyskusji Komitet, przypominając, że ostateczne opracowanie i przyjęcie nieobowiązkowego Kodeksu MASS ma nastąpić podczas 111. sesji Komitetu MSC, zatwierdził zaktualizowany plan działania Komitetu LEG dotyczący MASS, załączony do dokumentu LEG 113/8, i w związku z tym polecił Sekretariatowi wprowadzenie drobnych zmian, poprzez usunięcie nieaktualnych odniesień do poprzednich sesji oraz do grupy roboczej MASS-JWG.

Komitet LEG odnotował również wyrażone obawy, że autonomiczne statki bez załogi mogą osłabić powiązanie prawne między statkiem a państwem bandery. Argumentowano, że wszelkie przyszłe ramy regulacyjne muszą być ściśle oparte na Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS), zapewniając skuteczną kontrolę ze strony państwa bandery, której nie powinny omijać innowacje technologiczne.

Analiza zakresu regulacyjnego konwencji IMO i innych instrumentów dostępnych dla państw członkowskich w celu dalszego opracowywania działań mających na celu zapobieganie nielegalnej działalności, w tym statkom niespełniającym norm (pkt 13 porządku obrad)

Celem analizy zakresu regulacji (RSE) jest zidentyfikowanie odpowiednich istniejących przepisów IMO, które państwa członkowskie mogą wykorzystać do zwalczania żeglugi niespełniającej norm, oraz wskazanie luk w przypadkach, gdy przepisy są niewystarczające lub niedostatecznie wykorzystywane. Komitet LEG rozpatrzył wyniki trwającej analizy zakresu regulacji prowadzonej przez grupę korespondencyjną.

LEG 113 zatwierdził metodologię stosowaną przez grupę korespondencyjną (podejście tematyczne zamiast podejścia opartego na poszczególnych instrumentach) i zalecił, aby w przyszłości kładziono większy nacisk na rozróżnienie spraw należących do kompetencji Komitetu Prawnego od spraw wymagających podjęcia działań przez inne organy IMO.

Przeprowadzona analiza objęła następujące zagadnienia:

- procesy rejestracji statków i dokumentacja;
- obowiązkowe ubezpieczenie i zakres odpowiedzialności statków;
- identyfikacja statków i dane historyczne;
- kontrola państwa portu i powiązane mechanizmy monitorowania zgodności;
- operacje przeładunku między statkami (STS) i inne działania podatne na uchylanie się od nadzoru;
- systemy śledzenia i raportowania statków (automatyczny system identyfikacji (AIS), system identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (LRIT));
- certyfikacja i dokumentacja statków (w tym wydawanie i weryfikacja certyfikatów ustawowych);
- systemy audytowe.

Komitet Prawny ponownie powołał grupę korespondencyjną w celu kontynuowania prac nad RSE.

Adekwatność systemów odpowiedzialności i odszkodowań IMO w odniesieniu do paliw alternatywnych (punkt 14 porządku obrad)

Komitet rozpatrzył sprawozdanie z prac podjętych przez zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe, w okresie między sesjami, w ramach nieformalnych konsultacji dotyczących kompleksowego przeglądu i porównania zakresu każdej z istniejących konwencji dotyczących odpowiedzialności (Konwencji bunkrowej, CLC, HNS, LLMC, WRC). W analizie porównano konwencje pod kątem rodzajów szkód, substancji, ograniczeń odpowiedzialności, stron odpowiedzialnych oraz procedur wprowadzania zmian. Przeprowadzona analiza wykazała, że istniejące systemy nie uwzględniają w wystarczającym stopniu zdarzeń związanych z paliwami alternatywnymi wykorzystywanymi do napędu lub eksploatacji statków.

W związku z powyższym, Komitet Prawny podczas tegorocznej sesji, uzgodnił utworzenie grupy korespondencyjnej w tej sprawie. Została ona zobowiązana do rozpatrzenia propozycji zawartych we wszystkich dokumentach przedłożonych na tę sesję, które dotyczyły następujących kwestii:

- oddzielny dokument dotyczący rozważenia systemu odpowiedzialności cywilnej za paliwo jądrowe;
- analiza luk w celu zidentyfikowania substancji nieobjętych Konwencją HNS;
- propozycja włączenia systemu odpowiedzialności i odszkodowań za szkody związane z paliwami alternatywnym do Konwencji bunkrowej;
- poprawki mające na celu zapewnienie ochrony przed stratami kulturowymi ludów tubylczych;
- uwarunkowania naukowe dotyczące klasyfikacji LNG;
- opracowanie wytycznych dotyczących stosowania Konwencji bunkrowej w odniesieniu do mieszanek biopaliw i paliw syntetycznych;
- możliwe sposoby określenia odpowiedzialności za mieszanki biopaliw:
 - ujednoczona interpretacja pojęcia „węglowodorowy olej mineralny” w Konwencji CLC oraz Konwencji bunkrowej;
 - nowy system międzynarodowy obejmujący biopaliwa i mieszanki biopaliw;
 - tymczasowe wytyczne Komitetu Prawnego oparte na pracach Komitetu MEPC z 2025 r. dotyczących mieszanek biopaliw;
 - dobrowolne porozumienie branżowe dotyczące incydentów związanych z biopaliwami, zawierające postanowienia podobne do istniejących konwencji dotyczących odpowiedzialności, wypełniające lukę do czasu opracowania kompleksowego systemu.

Środki mające na celu przeciwdziałanie zagrożeniom dla bezpieczeństwa morskiego (pkt 15 porządku obrad)

Komitet zapoznał się z informacjami dotyczącymi popełniania przestępstw w ramach międzynarodowej przestępczości zorganizowanej w sektorze morskim, w tym zwrócił uwagę na działania, które doprowadziły do zatrzymania, ścigania i porzucenia marynarzy w obcych jurysdykcjach. Powszechne poparcie uzyskała propozycja utworzenia międzysesyjnej grupy korespondencyjnej w celu rozważenia dalszych działań mających na celu wzmocnienie ochrony prawnej, harmonizację praktyk krajowych oraz poprawę koordynacji międzynarodowej.

Sprawy różne (pkt 18 porządku obrad)

Sekretariat opracował nowy moduł JSS w systemie GISIS dotyczący roli IMO jako repozytorium na mocy Konwencji Narodów Zjednoczonych o międzynarodowych skutkach sprzedaży sądowej statków.

Konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków weszła w życie 17 lutego 2026 r., ustanawiając zharmonizowany system międzynarodowego uznawania sądowej sprzedaży statków. Konwencja wymaga, aby państwo przeprowadzające sprzedaż sądową wydało następujące dokumenty: zawiadomienie o sprzedaży sądowej, świadectwo sprzedaży sądowej oraz orzeczenie sądu uchylające lub zawieszające skutki sprzedaży sądowej.

Sekretarz Generalny IMO pełni funkcję depozytariusza, przyjmując i publikując te dokumenty w imieniu wszystkich zainteresowanych stron. W tym celu Sekretariat opracował nowy moduł dotyczący sprzedaży sądowej w systemie GISIS.

Gdy państwa członkowskie staną się państwami-stronami, powinny korzystać z tego modułu GISIS w celu zgłaszania dokumentów wydanych w związku ze sprzedażą sądową, w tym zawiadomień, certyfikatów i orzeczeń sądowych.