

DOROTA LOST-SIEMIŃSKA*

KONWENCJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH O PRAWIE MORZA I MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA MORSKA – 40 LAT HARMONIJNEGO WSPÓLISTNIENIA

Abstrakt

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) określana jako „konstytucja mórz i oceanów”, ustanowiła reżim prawny mórz i oceanów. Zgodnie z konwencją o prawie morza, Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) posiada mandat jako globalny podmiot do regulowania spraw morskich na podstawie wielu jej postanowień. IMO jest wymieniona *expressis verbis* tylko w jednym z artykułów UNCLOS, natomiast kilka postanowień konwencji o prawie morza odnosi się do „właściwej organizacji międzynarodowej” w związku z przyjęciem międzynarodowych zasad i standardów żeglugi morskiej w sprawach dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia mórz przez statki. Mając na uwadze mandat IMO jako wyspecjalizowanej agendy działającej w ramach systemu Narodów Zjednoczonych, ustanowionej Konwencją o Międzynarodowej Organizacji Morskiej, wyrażenie „właściwa organizacja międzynarodowa”, gdy jest używane w liczbie pojedynczej w UNCLOS, dotyczy IMO. W latach 1973 – 1982, Międzynarodowa Organizacja Morska aktywnie uczestniczyła w pracach Trzeciej Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie prawa morza w celu zapewnienia, że opracowywanie instrumentów IMO jest zgodne z podstawowymi zasadami UNCLOS. Przez włączenie do kilku konwencji IMO postanowień, które wyraźnie stwierdzają, że konwencje te nie naruszają kodyfikacji i rozwoju prawa morza w UNCLOS, zminimalizowano wiele wątpliwości interpretacyjnych.

Słowa kluczowe: konwencja o prawie morza, Międzynarodowa Organizacja Morska, bezpieczeństwo morskie, ochrona środowiska morskiego, morska różnorodność biologiczna

* dr Dorota Lost-Siemińska, zastępca dyrektora departamentu prawnego i stosunków zewnętrznych, szefowa biura prawnego, Międzynarodowa Organizacja Morska. ORCID 0000-0003-2149-2051

WPROWADZENIE

W 1982 r., kiedy przyjęto Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*)¹, Międzynarodowa Organizacja Morska² (*International Maritime Organization – IMO*), z siedzibą w Londynie, istniała już od prawie 25 lat i miała ugruntowaną pozycję³. Nowa wersja Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) została przyjęta w 1974 r.⁴ Przyjęty został również pakiet umów międzynarodowych dotyczących środowiska, który oczekiwał wówczas na wejście w życie, w tym: Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) przyjęta w 1973 r. i zmieniona w 1978 r.⁵ oraz Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami⁶ (CLC 1969), a także Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami⁷ (FUND 1971).⁸

¹ Dz.U. z 2002 r. nr 59, poz. 543.

² <https://www.imo.org> (dostęp: 4.09.2022 r.).

³ Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej została przyjęta przez Konferencję Morską Narodów Zjednoczonych w Genewie w dniu 6 marca 1948 r. Pierwotnie Organizacja została powołana jako Międzypaństwowa Morska Organizacja Konsultacyjna (IMCO). Nazwa Organizacji została zmieniona w 1975 r. na dzisiejszą (A.358(IX) i A.371(X)). Konwencja weszła w życie w 1958 r. po 10 latach. Pierwsze posiedzenie Zgromadzenia IMO odbyło się w styczniu 1959 r.; zob. D. Lost-Siemieńska, *Reforma Międzynarodowej Organizacji Morskiej*, Gdańskie Studia Prawnicze, 3/2022, s. 9.

⁴ Pierwszy SOLAS został przyjęty w 1914 r., po katastrofie *Titanica*. IMO objęło SOLAS swoim auspicjami i nadal rozwija jego nowe wersje, stale zmieniając traktat, aby dotrzymać kroku nowym technologiom i sprostać nowym wyzwaniom. Konwencja SOLAS 1974 weszła w życie 25 maja 1980 r. i obecnie obejmuje 167 państw-stron, Dz. U. z 2016 r. poz. 869, Dz. U. z 2017 r. poz. 142.

⁵ MARPOL 1973/1978 weszła w życie 10 października 1983 r. i obecnie obejmuje 160 państw-stron, Dz. U. z 2016 r. poz. 761.

⁶ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona protokołem z 27 listopada 1992 r., Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526.

⁷ Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 18 grudnia 1971 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79), zmieniona protokołem z 27 listopada 1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529 ze zm.), zmieniona protokołem z 16 maja 2003 r., Dz.U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392.

⁸ CLC 1969 weszła w życie 19 czerwca 1975 r., a Konwencja o FUND z 1971 r. weszła w życie 16 października 1978 r. Protokół CLC z 1992 r., który zastąpił CLC z 1969 r., obejmuje obecnie 146 państw-stron.

W czasie opracowywania tekstu UNCLOS przemysł żeglugowy musiał przestrzegać rygorystycznych norm związanych z bezpieczeństwem żeglugi, ochroną środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków oraz odpowiedzialnością i odszkodowaniem za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami⁹.

Obecnie transport morski, który przewozi około 90% ładunków na całym świecie, nadal uważany jest za najszybszy, najtańszy i ogólnie najbardziej przyjazny dla środowiska sposób przemieszczania towarów i dostarczania ich do społeczności na całym świecie¹⁰. Aby zapewnić, że żegluga morska jest bezpieczna, chroniona i przyjazna dla środowiska, pod auspicjami IMO przyjęto ponad 50 traktatów i protokołów, które są uzupełniane setkami kodeksów technicznych, zaleceń i wytycznych¹¹.

1. RAMY PRAWNE UNCLOS I IMO

Sekretariat IMO brał czynny udział w Trzeciej Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie prawa morza. Głównym celem IMO było zapewnienie spójności i synergii między mandatem Organizacji i jej ramami prawnymi, istniejącymi lub opracowywanymi a „konstytucją mórz i oceanów”¹². Po przyjęciu UNCLOS w 1982 r. Sekretariat IMO przeprowadził konsultacje

⁹ Inne traktaty IMO, które obowiązywały już w 1982 r., to: Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (obowiązująca od 1977 r.); Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu (obowiązujące od 1977 r.); Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (obowiązująca od 1968 r.); Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu (obowiązująca od lipca 1982 r.); Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w przypadkach zanieczyszczenia olejami (obowiązująca od 1875 r.) oraz Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego (obowiązująca od 1967 r.).

¹⁰ R.P. Balkin, *The IMO and Global Ocean Governance: Past, Present and Future* [w:] David J. Attard, Rosalie P. Balkin and Donald W. Greig (red.), *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance: Volume III*, Oxford Public International Law, 2018, s. 10.

¹¹ W odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony przyjęto wiele kodeksów, które są obowiązkowe i stanowią część konwencji SOLAS, na przykład Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) (pierwotnie przyjęty rezolucją A.741(18), Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (kodeks IMDG) (pierwotnie przyjęty rezolucją MSC.122(75), Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk podczas badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego dotyczącego wypadku lub incydentu morskiego (Kodeks badania wypadków) (przyjęty rezolucją MSC.255(84), czy też Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (kodeks ISPS) (przyjęty na mocy poprawek do załącznika do konwencji SOLAS w dniu 12 grudnia 2002 r.).

¹² <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx> (dostęp: 2.11.2022 r.).

z Biurem Specjalnego Przedstawiciela Sekretarza Generalnego NZ ds. Prawa Morza, a później z Wydziałem Spraw Oceanicznych i Prawa Morza (*Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea - DOALOS*) dotyczące rozważenia powiązań między pracą IMO a UNCLOS. Jeszcze przed wejściem w życie konwencji w 1994 r. w kilku instrumentach traktatowych i pozatraktatowych IMO włączono wyraźne lub w sposób dorozumiany odniesienia do jej postanowień. Współlistnienie i komplementarność IMO i UNCLOS zapewniono dzięki umieszczeniu w umowach międzynarodowych IMO klauzul, które stanowią, że ich postanowienia nie naruszają kodyfikacji i rozwoju prawa morza w UNCLOS.

Już na początku III Konferencji konwencje IMO stanowiły, że nie będą naruszać nowej wówczas Konwencji o prawie morza. Na przykład, MARPOL 1973, stanowi, że: „żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza kodyfikacji i rozwoju prawa morza przez Konferencję Narodów Zjednoczonych w sprawie prawa morza, zwołaną na podstawie rezolucji 2750 C(XXV) Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, ani obecnych lub przyszłych roszczeń i poglądów prawnych jakiegokolwiek państwa, dotyczących prawa morza oraz charakteru i zakresu jurysdykcji państwa nadbrzeżnego i państwa bandery”¹³.

Konwencje IMO przyjęte po 1994 r., kiedy weszła w życie UNCLOS, zawierają konkretne odniesienia do Konwencji. Preambuła Międzynarodowej konwencji w sprawie szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej w 2001 r., przywołuje art. 194 UNCLOS, który stanowi, że państwa podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego. Preambuła ponadto nawiązuje do art. 235 konwencji UNCLOS, który stanowi, że w celu zapewnienia szybkiej i odpowiedniej rekompensaty za wszelkie szkody spowodowane zanieczyszczeniem środowiska morskiego, państwa współpracują w dalszym rozwoju odpowiednich norm prawa międzynarodowego¹⁴.

Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, przyjęta w 2004 r., odnosi się do art. 196 ust. 1 UNCLOS, który stanowi, że państwa podejmują wszelkie konieczne środki dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego wskutek stosowania technologii na obszarach będących pod ich

¹³ Art. 9.2 MARPOL.

¹⁴ Konwencja BUNKER z 2001 r. weszła w życie w 2008 r. i obecnie obejmuje 105 państw-stron; zob. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23 marca 2001 r., Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939.

jurysdykcją lub kontrolą, albo umyślnego lub przypadkowego wprowadzenia obcych lub nowych gatunków do określonej części środowiska morskiego, co może powodować w nim znaczne i szkodliwe zmiany.¹⁵

Niekwestionowaną zgodność umów międzynarodowych IMO z prawem morza zapewnia konwencja o prawie morza, która wprowadziła ramy prawne dla mórz i oceanów. Prawa i obowiązki skodyfikowane w UNCLOS mogą być określone, wdrożone i egzekwowane wyłącznie za pośrednictwem innych systemów konwencyjnych IMO (np. SOLAS, MARPOL). W związku z tym UNCLOS nakłada na państwa obowiązek „uwzględnienia”, „zgodności”, „wprowadzenia w życie” lub „wdrożenia” odpowiednich międzynarodowych zasad i norm opracowanych przez „właściwą organizację międzynarodową” lub za jej pośrednictwem. Te „zasady i standardy” powinny być „uzgodnione na szczeblu międzynarodowym” i „ogólnie przyjęte”¹⁶.

Reżim konwencyjny IMO mieści się w obu kategoriach. Obecnie 175 państw członkowskich tworzy IMO, jedyne forum międzynarodowe, na którym opracowywane i przyjmowane są normy techniczne regulujące sprawy żeglugi morskiej. Traktaty takie jak SOLAS, MARPOL czy CLC cechują się wysokim statusem ratyfikacji (ponad 160 państw-stron, stanowiących 99% tonażu światowej floty handlowej). Konwencje IMO są uzgodnione na szczeblu międzynarodowym i ogólnie przyjęte. UNCLOS nakłada na państwa obowiązek przestrzegania nie tylko regulacji międzynarodowych, które w przypadku IMO zawarte są głównie w konwencjach, ale także procedur i praktyk oraz zaleceń, a więc obejmuje nie tylko umowne (konwencyjne), ale również poza-konwencyjne instrumenty.

UNCLOS zawiera tylko jedno konkretne odniesienie do IMO. Artykuł 2 załącznika VIII regulujący arbitraż specjalny stanowi, że lista ekspertów do celów rozstrzygnięcia sporów w dziedzinie żeglugi, w tym zanieczyszczenia ze statków i zatapiania, powinna być prowadzona przez Międzynarodową Organizację Morską. Odniesienie to potwierdza, że IMO jest kompetentną organizacją międzynarodową w kontekście wszystkich postanowień UNCLOS dotyczących żeglugi, ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem przez statki i zatapianiem. Ilekroć UNCLOS odnosi się do bezpieczeństwa

¹⁵ Konwencja o postępowaniu z wodami balastowymi weszła w życie w 2017 r. i obecnie obejmuje 94 państwa-strony; Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*), 2004, sporządzona w Londynie 13 lutego 2004 r., Dz. U. z 2020 r. poz. 1800.

¹⁶ J. Harrison, *Saving the Oceans through Law. The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*, Oxford 2017, s. 139-145; N. Klein, *Meaning, Scope, and Significance of Informal Lawmaking in the Law of the Sea*, [w:] *Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2022, s. 16.

żeglugi morskiej, zastosowanie mają normy przyjęte przez IMO¹⁷. Podobnie wiele postanowień konwencji o prawie morza dotyczących ochrony środowiska morskiego odnosi się do norm i standardów przyjętych przez IMO¹⁸.

2. OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO W RAMACH PRAWNYCH UNCLOS I MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ

Część z najważniejszych postanowień dotyczących ochrony i zachowania środowiska morskiego UNCLOS znajduje się w części XII. Artykuł 192 przewiduje ogólny obowiązek ochrony i zachowania środowiska morskiego. Obowiązek ma zastosowanie do wszystkich mórz i oceanów. Artykuł 194 szczegółowo określa środki, które mają być podjęte przez państwa, odpowiednio indywidualnie lub wspólnie, zgodnie z UNCLOS, w celu zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego z jakiegokolwiek źródła. Państwa są również zobowiązane do współpracy na poziomie globalnym i, w odpowiednich przypadkach, na poziomie regionalnym, bezpośrednio lub za pośrednictwem kompetentnych organizacji międzynarodowych, w formułowaniu i opracowywaniu międzynarodowych zasad, norm oraz zalecanych praktyk i procedur zgodnych z UNCLOS, w celu ochrony i zachowania środowiska morskiego (art. 197 UNCLOS).

Zgodnie z wymogami zawartymi w części XII UNCLOS, państwa członkowskie IMO stale prowadzą prace mające na celu przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z zanieczyszczeniem mórz przez statki. Wiele instrumentów IMO dotyczy wyłącznie zapobiegania zanieczyszczaniu mórz, niezależnie od tego, czy wprowadzenie substancji zanieczyszczających do morza jest wynikiem wypadku z udziałem statku, czy też jest skutkiem zrzutów eksploatacyjnych ze statku.

Obecnie istnieją inne poważne zagrożenia dla zdrowia i witalności oceanów, w tym skutki zmian klimatu. Reagowanie na te zagrożenia i inne wyzwania jest istotnym zadaniem IMO na nadchodzące lata. Plan strategiczny, zgodnie z którym pracuje Organizacja, oraz zawarte w nim oświadczenie o misji potwierdzają, że IMO będzie „utrzymywać swoją wiodącą rolę jako globalnego regulatora żeglugi” i nadal „promować bezpieczną, przyjazną dla środowiska, wydajną i zrównoważoną żeglugę poprzez współpracę”. Plan ten wspierają kierunki strategiczne, które obejmują „poprawę wdrażania, integrację nowych i zaawansowanych technologii w ramach regulacyjnych, reagowanie na zmiany

¹⁷ Zob. art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 3, art. 94 ust. 3, 4 i 5 UNCLOS.

¹⁸ Zob. art. 211, art. 217 ust. 1 i 2, art. 218 ust. 1 i 3, art. 220 ust. 3) UNCLOS.

klimatu, zaangażowanie w zarządzanie oceanami, poprawę globalnych ułatwień i bezpieczeństwa handlu międzynarodowego”¹⁹.

Niezwykły sukces UNCLOS jako kompleksowych ram prawnych wynika z faktu, że ich twórcy zamierzali zapewnić, że będą one wystarczająco elastyczne, aby sprostać przyszłym zmianom i pojawiającym się wyzwaniom. W tym kontekście, jeśli chodzi o reakcję na zanieczyszczenie powietrza i zmianę klimatu, należy przypomnieć, że na podstawie art. 212 UNCLOS dotyczącego zapobiegania zanieczyszczeniu z atmosfery lub poprzez atmosferę, IMO podjęła odpowiednie działania w połowie lat 90. ubiegłego wieku.

Przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki, zawarte w załączniku VI do konwencji MARPOL, mają na celu zminimalizowanie emisji do powietrza i ich wkładu w lokalne, regionalne i globalne zanieczyszczenie powietrza oraz problemów środowiskowych z tym związanych²⁰. Regulacje te zostały uzupełnione obowiązkowymi środkami technicznymi i operacyjnymi dotyczącymi efektywności energetycznej w celu znacznego zmniejszenia wielkości emisji CO₂ z żeglugi międzynarodowej, które weszły w życie 1 stycznia 2013 r.

Ponadto IMO przyjęła Wstępną strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (*Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*)²¹, nakreślając wizję zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej i stopniowego ich wycofania tak szybko, jak to możliwe w tym stuleciu. Wstępna strategia przewiduje redukcję całkowitych emisji gazów cieplarnianych pochodzących z żeglugi międzynarodowej o co najmniej 50% do 2050 r. w porównaniu z 2008 r., przy jednoczesnym kontynuowaniu wysiłków na rzecz ich całkowitego wyeliminowania. Wizja zawiera konkretne odniesienie do „ścieżki redukcji emisji CO₂ zgodnej z celami porozumienia paryskiego” i stanowi ramy dla państw członkowskich, określające przyszłą wizję żeglugi międzynarodowej, poziomy ambicji w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych²².

¹⁹ D. Lost-Siemnińska, *Obowiązek stosowania najlepszej dostępnej technologii w ochronie środowiska morskiego*, Prawo Morskie, 2021, t. XL, s.135-137.

²⁰ Protokół z 1997 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmieniony odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (podpisany w 1997 r., wszedł w życie w 2005 r.).

²¹ Res.MEPC.304(72), [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304\(72\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304(72).pdf) (dostęp: 4.11.2022 r.).

²² D. Pyć, *Techniczne i operacyjne środki efektywności energetycznej dla statków morskich*, Prawo Morskie, 2019, t. XXXVII, s.112-113; D. Pyć, *Ship Energy Efficiency Measures and Climate Protection*, International Community Law Review, 2021, 23(2-3), s. 241-251.

3. MORSKIE AUTONOMICZNE STATKI NAWODNE: NOWE WYZWANIE DLA UNCLOS?

W reakcji na postęp technologiczny XXI w., Międzynarodowa Organizacja Morska podjęła pierwsze kroki w celu rozwiązania problemu autonomicznych statków, analizując w jaki sposób, z zachowaniem standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego, można eksploatować morskie autonomiczne statki nawodne (*Maritime Autonomous Surface Ships* – MASS) i jakie normy w tym zakresie powinny być wprowadzone do konwencji IMO. Tematyka związana z MASS porusza wiele kwestii, w tym wymagania dotyczące bezpiecznej eksploatacji MASS, technologię MASS i przyszłe perspektywy ich wdrożenia, badania i rozwój, a także kwestie prawne i przeszkody do pokonania, aby zapewnić odpowiednie dopasowanie do międzynarodowych ram regulacyjnych, w szczególności UNCLOS. Zakłada się, że IMO będzie zdobywać doświadczenie i określać potrzeby państw członkowskich oraz sektora żeglugi morskiej.²³

Planuje się, że w tej dekadzie wejdzie w życie obowiązkowy Kodeks MASS. Zastosowanie najnowszych technologii jest kluczem do bezpieczniejszej, czystszej, wydajniejszej i bardziej zrównoważonej przyszłości. W związku z tym statki autonomiczne powinny być uregulowane w taki sposób, aby nie stwarzały nowych zagrożeń dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego. W tym celu IMO dokonała czterostopniowej kwalifikacji MASS. Klasyfikacja ta opiera się na przyjętym poziomie autonomiczności statków i procesie decyzyjnym. W związku z tym stopień pierwszy opisuje statki ze zautomatyzowanymi procesami i mechanizmami wspomagania decyzyjnego z załogą na pokładzie. Statki drugiego stopnia są sterowane zdalnie z lokalizacji na lądzie, podczas gdy na statku nadal znajdują się marynarze, którzy w razie potrzeby mogą przejąć kontrolę. Statki trzeciego stopnia są obsługiwane zdalnie, bez obecności człowieka na pokładzie. W pełni autonomiczne statki, które mają zdolność do samodzielnego podejmowania decyzji, są klasyfikowane jako czwarty stopień.²⁴

Chociaż wszystkie cztery stopnie są zdefiniowane jako MASS, na każdym poziomie występują znaczne różnice. Najbardziej zaawansowane stopnie, poziom trzeci i czwarty, nie przewidują żadnej załogi na pokładzie. Zgodnie z art. 94, art. 98 i art. 217 konwencji UNCLOS, państwa bandery będą musiały zapewnić, aby wszystkie statki, w tym statki w pełni autonomiczne, nadal spełniały normy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Pozostaje

²³ Zob. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx> (dostęp: 6.10.2022 r.).

²⁴ *Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS)*, MSC.1/Circ.1638.

jeszcze zbadanie, w jaki sposób wprowadzenie nowych technologii do sektora żeglugowego wpłynie na UNCLOS. Jednak w ciągu 40 lat swojego istnienia, dzięki praktyce państw, Konwencja o prawie morza okazała się „żywym traktatem”, wystarczająco elastycznym, aby sprostać nowym wyzwaniom.

4. IMO I RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA POZA JURYSDYKCJĄ PAŃSTWOWĄ (BBNJ)

Negocjacje dotyczące morskiej różnorodności biologicznej obszarów poza jurysdykcją państwową (*biological diversity of areas beyond national jurisdiction* – BBNJ) toczą się w Narodach Zjednoczonych od ponad dekady. Obszary położone poza jurysdykcją państwową (*areas beyond national jurisdiction* – ABNJ) obejmują około dwóch trzecich Oceanu Światowego i zapewniają wiele różnych korzyści dla ludności na całym świecie. Aby chronić te obszary przed zwiększoną eksploatacją ich zasobów i zanieczyszczeniem, w 2015 r. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych podjęło decyzję o opracowaniu międzynarodowego prawnie wiążącego instrumentu w ramach UNCLOS w sprawie ochrony i zrównoważonego użytkowania morskiej różnorodności biologicznej obszarów poza jurysdykcją państwową²⁵, oraz w 2017 r. o zwołaniu konferencji międzyrządowej w celu jak najszybszego opracowania instrumentu²⁶.

Zgromadzenie Ogólne NZ zdecydowało również, że negocjacje powinny dotyczyć ochrony i zrównoważonego użytkowania morskiej różnorodności biologicznej obszarów poza jurysdykcją państwową, łącznie z morskimi zasobami genetycznymi, w tym kwestii podziału korzyści, zastosowania środków takich, jak: narzędzia zarządzania obszarowego (*area-based management tools*), morskie obszary chronione (*marine protected areas* – MPAs), oceny oddziaływania na środowisko oraz budowanie zdolności (*capacity building*) i transfer technologii morskich.

Nowe porozumienie jest negocjowane przez państwa - strony UNCLOS, przy udziale odpowiednich wyspecjalizowanych agend, i innych podmiotów, organów, organizacji, funduszy i programów systemu Narodów Zjednoczonych, międzynarodowych oraz regionalnych organizacji międzyrządowych, a także innych zainteresowanych organów międzynarodowych.

²⁵ Res. UNGA 69/292.

²⁶ Res. UNGA 72/249.

4.1. ELEMENTY POROZUMIENIA BBNJ

Zgodnie z ustaleniami Zgromadzenia Ogólnego, przy pracach nad porozumieniem BBNJ, uwzględnia się pięć elementów, na których koncentrują się negocjacje międzyrządowe. Są to:

1. morskie zasoby genetyczne (*marine genetic resources* – MGR);
2. narzędzia zarządzania obszarowego (*area-based management tools* – ABMT);
3. oceny oddziaływania na środowisko (*Environmental Impact Assessments* – EIA);
4. budowanie zdolności (*capacity-building*);
5. transfer technologii (*technology transfer*).

Elementy te są uzupełnione o zagadnienia przekrojowe, w tym kwestie zarządzania i prawa traktatowego.

4.2. POROZUMIENIE BBNJ I PRACE W IMO

Artykuł 2 projektu porozumienia BBNJ stanowi, że jego celem jest zapewnienie ochrony i zrównoważonego użytkowania morskiej różnorodności biologicznej obszarów poza jurysdykcją państwową poprzez skuteczne wdrażanie odpowiednich postanowień konwencji o prawie morza oraz dalszą współpracę i koordynację międzynarodową. Ponadto art. 4.1 projektu stanowi, że żadne z jego postanowień nie narusza praw, jurysdykcji i obowiązków państw wynikających z konwencji o prawie morza oraz, że porozumienie powinno być interpretowane i stosowane w kontekście i w sposób zgodny z UNCLOS. Projekt art. 4.3 stanowi, że porozumienie powinno być interpretowane i stosowane w sposób, który „szanuje kompetencje” i nie podważa skuteczności odpowiednich instrumentów i ram prawnych oraz odpowiednich organów globalnych, regionalnych, subregionalnych i sektorowych oraz promuje spójność oraz koordynację z tymi instrumentami, ramami i organami. Aby osiągnąć cele porozumienia, zgodnie z art. 6 ust. 1, państwa-strony mają ogólny obowiązek współpracy z odpowiednimi instrumentami i ramami prawnymi oraz odpowiednimi organami globalnymi, regionalnymi, subregionalnymi i sektorowymi (oraz ich członkami) i między nimi²⁷.

Wyżej wymienione projektowane artykuły zawierają dwie zasady, które mają istotne znaczenie dla Międzynarodowej Organizacji Morskiej: spójność z UNCLOS, w tym współpraca międzynarodowa; oraz poszanowanie kompe-

²⁷ Zmieniony projekt tekstu porozumienia w ramach konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza o ochronie i zrównoważonym użytkowaniu morskiej różnorodności biologicznej obszarów poza jurysdykcją państwową z dnia 1 czerwca 2022 r., <https://www.un.org/bbnj/> (dostęp: 2.11.2022 r.).

tencji i niepodważanie odpowiednich instrumentów prawnych, ram i organów. Ponieważ wiele postanowień UNCLOS, w szczególności dotyczących bezpieczeństwa żeglugi morskiej i ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem, odwołuje się do „właściwej organizacji międzynarodowej”, pojęcie to stosuje się również do porozumienia. Tym samym IMO pozostaje „właściwą organizacją międzynarodową” również na mocy postanowień projektowanego porozumienia. Wszystkie środki opracowane i przyjęte w ramach porozumienia będą musiały uwzględniać ramy prawne wypracowane pod auspicjami IMO i pozostawać z nimi w zgodności.

Spośród pięciu elementów projektowanego porozumienia BBNJ najistotniejsze dla ram prawnych IMO są narzędzia zarządzania obszarowego. Jak wspomniano powyżej, IMO opracowała i utrzymuje globalne standardy dotyczące żeglugi międzynarodowej oraz stworzyła solidny system kompleksowych mechanizmów monitorowania i egzekwowania międzynarodowego prawa morskiego (obowiązki państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego). Państwa-strony konwencji IMO są odpowiedzialne za wdrażanie i egzekwowanie przyjętych ram regulacyjnych. Jako państwa bandery (*flag states*) odpowiadają za zapewnienie zgodności ze standardami międzynarodowymi w zakresie eksploatacji swoich statków. Jako państwa portu (*port states*) odpowiadają za weryfikację, czy statki zawijające do ich portów przestrzegają standardów międzynarodowych, których stroną jest państwo portu, niezależnie od bandery i niezależnie od tego, czy państwo bandery rzeczywiście ratyfikowało dany instrument, zgodnie z zasadą zakazu bardziej korzystnego traktowania zawartego w konwencjach IMO.

Wszystkie statki eksploatowane w żegludze międzynarodowej, niezależnie od ich lokalizacji, muszą spełniać wymogi MARPOL, co oznacza, że umowa ta ma zastosowanie na obszarach poza jurysdykcją państwową. Na potrzeby załączników I, II, IV, V i VI MARPOL niektóre obszary morskie zostały wyznaczone jako obszary specjalne, aby dodatkowo chronić je przed skutkami międzynarodowej żeglugi²⁸. Oceny oddziaływania na środowisko stanowią integralną część pracy IMO i przyczyniają się do skutecznego regulowania międzynarodowej działalności żeglugowej w oparciu o uzgodnione normy środowiskowe. Od września 2022 r. IMO wyznaczyła 19 obszarów specjalnych na potrzeby załączników I–V do konwencji MARPOL oraz cztery obszary kontroli emisji.

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO zatwierdził również kilka szczególnie wrażliwych obszarów morskich (*particularly sensitive sea areas* - PSSAs), które mogą zawierać dowolne środki IMO, którymi dysponuje IMO

²⁸ Identyfikacja i wyznaczanie takich obszarów jest uregulowane w Wytocznych z 2013 r. dotyczących wyznaczania obszarów specjalnych na mocy konwencji MARPOL, rezolucja Zgromadzenia IMO, A.1087(28).

w celu ochrony środowiska morskiego²⁹. PSSA to obszar, który wymaga szczególnej ochrony poprzez działania IMO ze względu na jego znaczenie ekologiczne, społeczno-ekonomiczne lub naukowe, gdzie cenne wartości środowiskowe mogą być podatne na szkody w wyniku międzynarodowej działalności żeglugowej. Do tej pory wyznaczono piętnaście PSSAs na świecie.

ABMT opracowany w ramach porozumienia BBNJ może potencjalnie mieć duży wpływ na pracę IMO. Narzędzia mogą dotyczyć ustanowienia morskich obszarów chronionych, które mogą mieć wpływ na obszary ustanowione przez IMO, takie jak PSSA, obszary specjalne, obszary, których należy unikać (*areas to be avoided* - ATBA) oraz środki wyznaczania tras statków³⁰. Artykuł 14 projektu porozumienia określa cele ABMT, które obejmują współpracę i koordynację z odpowiednimi instrumentami i ramami prawnymi oraz odpowiednimi organami globalnymi. Ponadto propozycje dotyczące ABMT powinny być konsultowane z odpowiednimi organami globalnymi, a organy te powinny być również włączone w proces decyzyjny. W związku z tym podejmowane będą starania, aby środki przyjęte w ramach porozumienia BBNJ były komplementarne i zgodne z tymi opracowanymi przez IMO.

Oceny oddziaływania na środowisko w ramach porozumienia BBNJ mogą również mieć wpływ na pracę IMO. Instrument BBNJ będzie zawierał postanowienia dotyczące przeprowadzania EIA dla działań związanych z BBNJ. Zgodnie z projektem porozumienia BBNJ konferencja stron opracuje procedury dla organu naukowo-technicznego (*Scientific and Technical Body*) w celu koordynacji z odpowiednimi instrumentami i ramami prawnymi oraz konsultacji z odpowiednimi organami globalnymi z mandatem do regulowania działań ze skutkami w obszarach poza jurysdykcją państwową, lub ochrony środowiska morskiego. Procedury te obejmują utworzenie doraźnej międzyagencyjnej grupy roboczej lub możliwość udziału przedstawicieli tych organizacji w posiedzeniach organu naukowo-technicznego (art. 23). Jeżeli działania dotyczące BBNJ pokrywają się z działaniami w ramach mandatu IMO, EIA również mogą się pokrywać, a zatem należy przewidzieć przyszłą współpracę i koordynację.

W odniesieniu do rozwiązań instytucjonalnych istnieje ogólne oczekiwanie, że można by utworzyć nowy sekretariat. Jeżeli powstanie, Sekretariat IMO zobowiązuje się do współpracy z Sekretariatem BBNJ w celu realizacji celów porozumienia BBNJ, zapewniając, że będzie ona interpretowana i stosowana

²⁹ Identyfikacja i wyznaczanie takich obszarów jest uregulowane w zmienionych wytycznych z 2005 r. dotyczących identyfikacji i wyznaczania PSSA, rezolucja Zgromadzenia IMO A.982(24) i MEPC.267(68).

³⁰ Działania związane z trasami mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego. W związku z tym zmniejszają negatywny wpływ, jaki żegluga może mieć na bioróżnorodność morską.

w sposób, który szanuje kompetencje i nie podważa odpowiednich instrumentów i ram prawnych oraz działalności odpowiednich organów i organizacji globalnych, takich jak IMO.

5. BIEŻĄCA WSPÓŁPRACA I KONSULTACJE POMIĘDZY IMO A UNCLOS

IMO, jako właściwa organizacja międzynarodowa w ramach UNCLOS, stale współpracuje z państwami-stronami UNCLOS i z DOALOS. Zmieniony plan strategiczny IMO na okres sześciu lat 2018–2023 zleca Komitetowi Prawnemu IMO udzielanie porad i wskazówek w kwestiach wynikających z konwencji UNCLOS, które są istotne dla wypełniania roli Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Obecnie w programie różnych organów IMO znajduje się wiele tematów, które są bardzo istotne dla UNCLOS, takich jak: redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków i inne środki wprowadzone w celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem przez statki; nowe środki bezpieczeństwa; piractwo morskie i napady z bronią w rękę; eksploatacja morskich autonomicznych statków nawodnych; fałszywa rejestracja statków lub kwestie związane z marynarzami.

IMO regularnie wnosi wkład w prace Zgromadzenia Ogólnego NZ w sprawie oceanów i prawa morza oraz w sprawozdanie Sekretarza Generalnego w sprawie oceanów i prawa morza. Sekretariat IMO uczestniczy również w otwartym nieformalnym procesie konsultacyjnym Narodów Zjednoczonych w sprawie oceanów i prawa morza oraz w corocznych spotkaniach państw-stron konwencji UNCLOS. Sekretariat jest również obecny na Konferencji Międzyrządowej w sprawie BBNJ. Ponadto IMO aktywnie współpracuje z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego oraz Międzynarodowym Trybunałem Prawa Morza. Dwie instytucje edukacyjne ustanowione przez IMO, a mianowicie Międzynarodowy Instytut Prawa Morskiego IMO i Światowy Uniwersytet Morski, zapewniają specjalistyczne szkolenia i kursy z zakresu prawa morza.

WNIOSKI

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza została ratyfikowana przez 168 państw (stan na wrzesień 2022 r.), a 175 państw jest członkami IMO. Zdecydowana większość państw członkowskich IMO jest również stronami UNCLOS³¹. Od 40 lat, na mocy UNCLOS, IMO jest organizacją między-narodową

³¹ Następujące państwa są stronami UNCLOS, ale nie członkami IMO: Burkina Faso, Czad, Eswatini, Laos, Lesotho, Mali, Mikronezja, Niger, Niue i Palestyna. Następujące państwa są

dową właściwą w sprawach związanych z bezpieczeństwem żeglugi, w tym z piractwem morskim i inną bezprawną działalnością wymierzoną przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, ochroną środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem przez statki, w tym zatapianiem, oraz odpowiedzialnością i odszkodowaniem za różne roszczenia morskie. Nowa konwencja międzynarodowa lub poprawka do istniejącej umowy międzynarodowej jest zawsze negocjowana w IMO zgodnie z „konstytucją mórz i oceanów”. Umowy negocjowane w ramach UNCLOS, jak na przykład porozumienie BBNJ, respektują mandaty organizacji takich jak IMO. Największym osiągnięciem UNCLOS jest nie tylko kompleksowe uregulowanie ładu oceanów, ale stworzenie harmonijnego reżimu współistniejącego z ramami prawnymi innych organizacji międzynarodowych. UNCLOS jest również często opisywana jako „żywy traktat” z możliwością dostosowania się do nowych realiów³². Dzieje się tak bardzo często dzięki temu, że jej cele i zadania realizują takie organizacje jak Międzynarodowa Organizacja Morska. Niewątpliwie harmonijna współpraca i koordynacja między IMO i UNCLOS będzie kontynuowana w przyszłości.

członkami IMO, ale nie stronami konwencji UNCLOS: Kambodża, Kolumbia, Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Salwador, Erytrea, Etiopia, Islamska Republika Iranu, Izrael, Kazachstan, Libia, San Marino, Syria, Turcja, Turkmenistan, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Stany Zjednoczone i Wenezuela. Niektóre państwa-strony UNCLOS, na przykład Niue, choć nie są członkami IMO, ratyfikowały najważniejsze traktaty IMO, takie jak SOLAS i MARPOL.

³² *Law of the Sea: UNCLOS as a living treaty*, (red.) J. Barrett, R. Barnes, British Institute of International and Comparative Law, 2016; zob. też raport na temat UNCLOS, w którym badano czy konwencja o prawie morza nadal spełnia wyznaczone jej cele: *UNCLOS: the law of the sea in the 21st century*, *International Relations and Defence Committee*. Tekst raportu dostępny jest pod adresem: <https://publications.parliament.uk/pa/ld5802/ldselect/ldintrel/159/15902.htm> (dostęp: 3.11.2022 r.).

THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AND THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – 40 YEARS OF HARMONIOUS COEXISTENCE

Keywords: Convention on the Law of the Sea, International Maritime Organization, maritime safety, protection of the marine environment, marine biodiversity

Abstract

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), referred to as the “constitution of the seas and oceans”, established the legal regime of the seas and oceans. Under the United Nations Convention on the Law of the Sea, the International Maritime Organization (IMO) has a mandate as a global legislative entity to further regulate maritime issues on the basis of many of its provisions. IMO is explicitly mentioned in only one of the articles of UNCLOS, while several provisions of the Convention on the Law of the Sea refer to the ‘competent international organization’ in connection with the adoption of international rules and standards for shipping in matters relating to maritime safety and the prevention, reduction and control of marine pollution by ships. Bearing in mind the global mandate of the Organization as a specialized agency within the United Nations system established by the Convention on the International Maritime Organization, the expression ‘competent international organization’, when used in the singular in UNCLOS, applies to IMO. From 1973 to 1982, the International Maritime Organization actively participated in the work of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea to ensure that the development of IMO instruments was in line with the fundamental principles of UNCLOS. By including in several IMO conventions provisions that clearly state that these conventions do not infringe the codification and development of the law of the sea in UNCLOS, many interpretation doubts have been minimized.

BIBLIOGRAFIA

- Balkin R.P., *The IMO and Global Ocean Governance: Past, Present and Future* [w:] David J. Attard, Rosalie P. Balkin and Donald W. Greig (red.), *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance: Volume III*, Oxford Public International Law, 2018
- Harrison J., *Saving the Oceans through Law. The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*, Oxford 2017, s. 139-140
- Klein N., *Meaning, Scope, and Significance of Informal Lawmaking in the Law of the Sea*, [w:] *Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2022, s. 16
- Law of the Sea: UNCLOS as a living treaty*, (red.) J. Barrett, R. Barnes, British Institute of International and Comparative Law, 2016

- Lost-Siemińska D., *Obowiązek stosowania najlepszej dostępnej technologii w ochronie środowiska morskiego*, Prawo Morskie, 2021, t. XL, s.135-137
- Lost-Siemińska D., *Reforma Międzynarodowej Organizacji Morskiej*, Gdańskie Studia Prawnicze, 3/2022
- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie 1 listopada 1974 r., Dz. U. z 2016 r. poz. 869 wraz z protokołem z 17 lutego 1978 r., Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320, z protokołem z 11 listopada 1988 r., Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173, oraz ze zmianami do załącznika, Dz. U. z 2005 r. poz. 1016 oraz z 2016 r. poz. 2029
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r. (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r., wraz z Załącznikami I–V, oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 26 września 1997 r. – Załącznik VI, Dz.U. z 2016 r. poz. 761
- Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*), 2004, sporządzona w Londynie 13 lutego 2004 r., Dz.U. z 2020 r. poz. 1800
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, zmieniona protokołem z 27 listopada 1992 r., Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526
- Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, Dz.U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79; zmieniona protokołem z 27 listopada 1992 r., Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529 ze zm.; zmieniona protokołem z 16 maja 2003 r., Dz.U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi przyjęta w dniu 23 marca 2001 r., Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939
- Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention – ISM Code 1993*), Res. A.741(18), ze zm.
- Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiekt portowego (*International Ship and Port Facility Security – ISPS Code 2002*), SOLAS/CONF.5/34
- Pyć D., *Techniczne i operacyjne środki efektywności energetycznej dla statków morskich*, Prawo Morskie, 2019, t. XXXVII, s.112-113
- Pyć D., *Ship Energy Efficiency Measures and Climate Protection*, International Community Law Review, 2021, 23(2-3), s. 241-251