

ALEKSANDRA LUBOWSKA*
KAROLINA SYPION-BABŚ**

WYBRANE ZAGADNIENIA Z BIEŻĄCEJ DZIAŁALNOŚCI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ (IMO)

Abstrakt

Celem niniejszej publikacji jest zwięzłe przedstawienie wybranych zagadnień, które były przedmiotem prac Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w ciągu ostatnich dwóch lat. Dla IMO był to czas, w którym Organizacja ta musiała zmierzyć się z bardzo poważnymi skutkami pandemii COVID-19. Wpłynęła ona nie tylko na los tysięcy marynarzy i całej branży żeglugowej, ale również bezpośrednio na funkcjonowanie samej Organizacji, wymuszając przyjęcie nowatorskich i bezprecedensowych dla niej rozwiązań. Skutki tej pandemii są nadal wyraźnie odczuwalne i mają wpływ na obecne i przyszłe prace. Autorki pragną zwrócić uwagę m.in. na zagadnienia, które stały się kluczowe w tym trudnym czasie, oraz w szczególności, na aspekty związane z prawami marynarzy, jednostkami autonomicznymi, fałszywą rejestracją i rejestrami statków, zwiększeniem bezpieczeństwa w żegludze i ułatwień w handlu morskim oraz ochroną środowiska morskiego. W artykule zaprezentowano również skrótowo strukturę organizacyjną IMO.

Słowa kluczowe: sytuacja marynarzy, pandemia COVID-19, bezpieczeństwo morskie, ochrona środowiska morskiego, struktura IMO

* Aleksandra Lubowska, adwokat, Zastępca Kierownika Ośrodka ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A., Przewodnicząca Krajowej Sekcji Bezpieczeństwa na Morzu w Ośrodku ds. IMO.

** Karolina Sypion-Babś, specjalista Ośrodka ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A., Przewodnicząca Krajowej Sekcji Prawnej w Ośrodku ds. IMO.

WPROWADZENIE

Międzynarodowa Organizacja Morska¹ (IMO) została utworzona na podstawie Konwencji o Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej z dnia 6 marca 1947 r. pod nazwą Międzypaństwowa Morska Organizacja Doradcza². Jest wyspecjalizowaną agendą Organizacji Narodów Zjednoczonych, a jej siedziba znajduje się w Londynie. W dniu 22 maja 1982 r. organizacja przyjęła nazwę pod którą znana jest do dziś. Podstawowym celem IMO jest opracowywanie i przyjmowanie standardów międzynarodowych poprawiających bezpieczeństwo żeglugi, zapobiegających zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki oraz rozwijających transport morski. IMO wspomaga również kraje rozwijające się poprzez usługi informacyjne, doradcze i przeznaczanie funduszy na pomoc techniczną w celu poprawy ich systemów bezpieczeństwa na morzu.

Najważniejszymi dokumentami tworzonymi przez IMO są konwencje międzynarodowe, protokoły do nich, przepisy międzynarodowe (np. COLREG) oraz kodeksy, które przyjmowane są w formie rezolucji. IMO opracowuje również, najczęściej w formie okólników m.in. wytyczne, zalecenia, poradniki czy ujednolicone interpretacje oraz wydaje listy okólne o charakterze informacyjno-instrukcyjnym.

Pandemia COVID-19 miała znaczący wpływ na działalność IMO i na kilka miesięcy praktycznie sparaliżowała funkcjonowanie tej Organizacji. W nowej rzeczywistości zaistniała konieczność organizowania sesji organów IMO w formie zdalnej, czego nie przewidywały obowiązujące wówczas procedury. Aby to zmienić, a co za tym idzie, umożliwić przyjęcie najpilniejszych zmian do instrumentów prawnych, we wrześniu 2020 r. zwołano nadzwyczajne, wspólne posiedzenie wszystkich Komitetów IMO, pod nazwą ALCOM³. Dzięki przyjętym wówczas zmianom, możliwe stało się dalsze funkcjonowanie Organizacji. Niestety, zdalna forma obrad znacznie ograniczyła czas trwania poszczególnych sesji (ze względu na różnice czasowe), przez co rozpoczęcie prac nad wieloma tematami zostało *de facto* przesunięte o ponad rok, a finalizacja obecnie opracowywanych dokumentów się przedłuża. Priorytetowo potraktowano tematy ściśle związane z funkcjonowaniem żeglugi morskiej w trakcie pandemii. Jej wpływ na prace IMO będzie można dostrzec przy każdym omówionym poniżej zagadnieniu.

¹ Międzynarodowa Organizacja Morska, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, [dostęp 4.08.2021 r.].

² D. Pyć, *Międzynarodowa Organizacja Morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego*. 100 podstawowych pojęć, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H.Beck Warszawa 2020, s. 209-213.

³ Extraordinary Session of All Committees, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Meeting-Summaries/Pages/ALCOM-2020.aspx> [dostęp 12.09.2021 r.].

1. STRUKTURA MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ⁴

Przed omówieniem wybranych bieżących zagadnień z działalności IMO istotne jest również krótkie zaprezentowanie jej struktury. Najważniejszym organem IMO jest Zgromadzenie, w którego skład wchodzi przedstawiciele wszystkich państw członkowskich. Organ ten odpowiedzialny jest m.in. za zatwierdzanie programu pracy i budżetu oraz za podejmowanie innych decyzji finansowych. Sesje zwyczajne tego organu odbywają się raz na dwa lata, ale może on również obradować w formie sesji nadzwyczajnych. Organem wykonawczym IMO jest Rada. Jest ona wybierana przez Zgromadzenie na dwa roczne okresy każdy rozpoczynający się po każdej regularnej sesji Zgromadzenia. Rada m.in. koordynuje pracę organów IMO i pomiędzy sesjami wypełnia zadania Zgromadzenia, za wyjątkiem zadań zastrzeżonych do jego wyłącznej kompetencji. Całość prac IMO koordynowana jest przez Sekretariat, na czele którego stoi Sekretarz Generalny. Aktualnie funkcję tę pełni Pan Kitack Lim.

Opracowaniem przepisów w poszczególnych blokach tematycznych zajmuje się pięć Komitetów: Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC), Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), Komitet Prawny (LEG), Komitet Ułatwień (FAL) oraz Komitet Współpracy Technicznej (TC). Zagadnienia będące przedmiotem obrad w TC zostały pominięte w niniejszej publikacji, ponieważ jego praca koncentruje się na zapewnieniu pomocy technicznej w dziedzinie gospodarki morskiej, przede wszystkim krajom rozwijającym się.

MSC⁵ jest najwyższym organem technicznym Organizacji i był jedynym Komitetem powołanym na stałe w momencie utworzenia IMO. Do czasu powołania MEPC, omawiane były w nim również tematy związane z zanieczyszczeniami morskimi. Komitet realizuje swoje zadania przy pomocy sześciu Podkomitetów. Jego ostatnia sesja odbyła się w dniach 5-14 maja 2021 r., a następna planowana jest na 4-8 października 2021 r. Obecnie Komitet zajmuje się m.in. następującymi tematami: rozpatrzeniem i przyjęciem poprawek do obowiązujących instrumentów prawnych tj. Konwencji SOLAS⁶; autonomicznymi nawodnymi jednostkami pływającymi (MASS); opracowaniem dalszych środków dla zwiększenia bezpieczeństwa statków w związku z korzystaniem z paliw olejowych; środkami dla zwiększenia bezpieczeństwa promów krajowych; środkami dla zwiększenia ochrony żeglugi; piractwem i napadami zbrojnymi na statki; personelem przemysłowym; środkami bezpieczeństwa dla

⁴ Międzynarodowa Organizacja Morska, <https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [dostęp 4.08.2021 r.].

⁵ MSC 103/1.

⁶ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, Dz.U. z 2016 r. poz. 879.

statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych oraz sprawami związanymi z COVID-19.

MEPC⁷ prowadzi działalność w zakresie spraw związanych z zapobieganiem i kontrolą zanieczyszczeń środowiska morskiego ze statków. Realizuje swoje zadania m.in. przy pomocy Podkomitetu ds. zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia (PPR), który, podobnie jak inne podkomitety, został powołany w celu wykonywania prac w określonych dziedzinach. Jego ostatnia sesja odbyła się w dniach 10-17 czerwca 2021 r., a kolejna ma się odbyć w dniach 8-12 listopada 2021 r. W ogólnym ujęciu, w latach 2020-2021 Komitet zajmował się na sesji m.in. takimi tematami jak: rozważenie i przyjęcie poprawek do obowiązkowych instrumentów IMO; szkodliwe organizmy w wodach balastowych; zanieczyszczanie powietrza i wydajność energetyczna; efektywność energetyczna statków; redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków; realizacja planu działania na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków oraz zapobieganie i reagowanie na zanieczyszczenia.

Komitet LEG⁸ rozpatruje wszelkie sprawy prawne wynikające z zakresu działalności IMO. Jego ostatnia tj. 108. sesja odbyła się w dniach 26-30 lipca 2021 r. W ogólnym ujęciu, w latach 2020 -2021 Komitet zajmował się na sesji m.in. takimi tematami jak: ułatwienie wejścia w życie oraz jednolita interpretacja Protokołu 2010 do Konwencji HNS; sprawiedliwe traktowanie marynarzy (w tym takie kwestie jak: zabezpieczenie odpowiedzialności finansowej w przypadkach porzucenia marynarzy oraz obowiązki armatorów w odniesieniu do roszczeń umownych dotyczących uszkodzenia ciała lub śmierci marynarzy w świetle wprowadzanych zmian do Konwencji ILO o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencji MLC)⁹; sprawiedliwe traktowanie marynarzy w przypadku wystąpienia zdarzenia morskiego; sprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych pod zarzutem popełnienia przestępstw morskich; wytyczne dla władz państwa portu i państwa bandery dotyczące postępowania w przypadkach porzuceń marynarzy; sprawy związane z pracami LEG i pandemią COVID-19; zalecenia i poradniki związane z implementacją instrumentów IMO; środki mające zapobiegać bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestrarami; analiza zakresu regulacji prawnych i luk w konwencjach wywodzących się z Komitetu Prawnego w odniesieniu do Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS); ujednolicona interpretacja dotycząca testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO oraz piractwo.

⁷ MEPC 76/1.

⁸ LEG 108/1.

⁹ Konwencja o pracy na morzu, Dz. z 2013 r. poz. 845 oraz z 2019 r. poz. 962.

Komitet FAL¹⁰ został powołany w 1968 r., jako organ doradczy Rady IMO do spraw związanych z ułatwieniem, w szczególności, w związku z wdrożeniem Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego transportu morskiego z 1965 r. Jego ostatnia, 45 sesja odbyła się w dniach od 1 do 4 czerwca 2021 r., a następna ma się odbyć w 2022 r. Aktualnie jako stały organ IMO, w ostatnim okresie zajmuje się takimi tematami, jak: przegląd i aktualizacja Załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego (FAL)¹¹; koncepcja „pojedynczego okna”; opracowanie wytycznych dla digitalizacji żeglugi i portów; korupcja związana z interfejsem statek-brzeg w portach; zwalczanie handlu dziką przyrodą i zwierzętami za pomocą statków; wytyczne dla stworzenia narzędzia w celu zbadania krajowego poziomu wdrożenia Konwencji FAL, oraz MASS.

2. WYBRANE ZAGADNIENIA BĘDĄCE PRZEDMIOTEM PRAC W IMO

2.1. SPRAWY MARYNARZY

Sytuacja marynarzy w obliczu pandemii COVID-19. Pierwszym zagadnieniem, które zdominowało prace większości komitetów IMO w ostatnim roku w obliczu pandemii COVID-19 stała się sytuacja marynarzy, szczególnie w kontekście kryzysu związanego ze sprawną i terminową wymianą załóg na statkach. Marynarze mieli problem nie tylko z powrotem do domu, ale również zaokrętowaniem na statek, a ich kontrakty były często jednostronnie przedłużane o kilka miesięcy. Nie brakowało również sytuacji w których marynarze byli porzucani. IMO¹² bardzo szybko dostrzegła ten problem, gdyż kryzys związany z wymianą załóg dotyczył około 400 tys. marynarzy.

Sekretarz Generalny IMO już w kwietniu 2020 r. powołał Zespół ds. Działań Kryzysowych dotyczących marynarzy (SCAT¹³). Zespół odbył wiele spotkań dwustronnych i uczestniczył w regionalnych seminariach internetowych, podczas których poznawano charakterystykę problemu, w celu opracowania możliwych do wdrożenia rozwiązań i rozpowszechniania najlepszych praktyk. Wielokrotnie na różnych forach Sekretarz Generalny przybliżył uczestnikom

¹⁰ FAL 45/1.

¹¹ Dz.U. z 1969 r. poz. 236, ze zm.

¹² Międzynarodowa Organizacja Morska <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/32-crew-change-UNGA.aspx>, [dostęp 4.08.2021 r.].

¹³ *Seafarer Crisis Action Team*, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Support-for-seafarers-during-COVID-19.aspx> [dostęp 12.09.2021 r.].

szczegóły kryzysu związanego z wymianą załóg oraz apelował o rozwiązanie tego problemu poprzez podjęcie kompleksowych działań.

Organizacja podjęła wiele inicjatyw mających pomóc w poradzeniu sobie z tym złożonym problemem. Współpracując z rządami państw na szczeblu dyplomatycznym starała się zachęcić je do wyłączenia marynarzy ze stosowania nałożonych restrykcji dotyczących podróży lokalnych i krajowych. Wspierając wysiłki podejmowane przez agencje ONZ, przemysł morski oraz rządy państw, przyjęła również okólnik zawierający zalecane przez przemysł ramy protokołów, które mają na celu zapewnienie bezpiecznej wymiany załóg i podróży podczas pandemii COVID-19¹⁴ oraz okólnik z ujednoliconą interpretacją przepisu II-1/3-10 Konwencji SOLAS dotyczącej pojęcia „nieprzewidzianej zwłoki w dostawie statków” w tym trudnym czasie¹⁵.

Na ostatniej sesji MSC jednym z pilniejszych tematów związanych z pandemią były również szczepienia marynarzy. Komitet przyjął rezolucję w sprawie zalecanych działań w celu potraktowania priorytetowo szczepień marynarzy na COVID-19¹⁶. Państwom członkowskim zaleca się między innymi, aby rozważyły wyłączenie marynarzy ze stosowania wobec nich jakiegokolwiek polityki krajowej warunkującej wjazd do ich państwa od posiadania dowodu szczepienia przeciwko COVID-19, z uwagi na fakt, że marynarze często przekraczają granice i powinni być uznawani za „pracowników o kluczowym znaczeniu”. Co więcej Sekretariat IMO zobowiązał się opracować nowy moduł w systemie GISIS, w celu rejestracji portów ułatwiających wymianę załóg i rozpowszechniania informacji umożliwiających przedsiębiorcom żegludowym planowanie i organizowanie wymian załóg w trakcie pandemii. Pandemia sprowokowała też dyskusję m.in. nad potrzebą opracowania wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów. Propozycja nowego punktu obrad w tym temacie będzie rozważana na nadchodzącej sesji MSC.

Zjawisko porzucania marynarzy. Z kryzysem dotyczącym wymiany załóg ściśle powiązane jest zjawisko porzucania marynarzy. Zjawisko to występowało już wcześniej, ale w trakcie pandemii zaobserwowany został wzrost liczby takich przypadków. LEG we współpracy z ILO¹⁷ oraz ITF¹⁸ od lat zajmuje się tym problemem. IMO i ILO utworzyły wspólną bazę danych na temat zgłoszonych przypadków porzucenia marynarzy¹⁹. W kontekście tego zagadnienia pamiętać

¹⁴ Okólnik MSC.1/Circ.1636.

¹⁵ Okólnik MSC.1/Circ.1637.

¹⁶ Rezolucja MSC.490(103).

¹⁷ *International Labour Organization*, www.ilo.org [dostęp 12.09.2021 r.].

¹⁸ *International Transport Workers' Federation*, <https://www.itfglobal.org/> [dostęp 12.09.2021 r.].

¹⁹ Międzynarodowa Organizacja Pracy <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home> [dostęp 4.08.2021 r.].

należy, że konsekwencje porzucenia dotyczą nie tylko samego marynarza, ale również jego rodzinę, która często zostaje bez środków do życia i informacji o swoim bliskim. Nie brakuje także przypadków, w których marynarzom nie są wypłacane zaległe wynagrodzenia.

Wśród inicjatyw podejmowanych przez IMO w tym zakresie warto wspomnieć o rezolucjach²⁰ w sprawie zapewnienia zabezpieczenia finansowego w przypadkach porzucenia marynarzy²¹ i współpracy międzynarodowej na rzecz rozwiązywania ich problemów²² oraz o nowym zestawie zaleceń opracowanym wspólnie z innymi organizacjami - jest to narzędzie dla zachowania należytej staranności w zakresie praw człowieka na morzu²³.

Aktualnie w Grupie korespondencyjnej powołanej na LEG 108, kontynuowana jest praca nad wytycznymi dla władz państwa portu i państwa bandery dotyczącymi postępowania w przypadkach porzucenia marynarza. Wytyczne mogą stanowić solidną podstawę dla wprowadzenia ujednoliconej procedury, mającej na celu przyspieszenie i ułatwienie procesu repatriacji marynarzy. Komitet LEG na ostatniej sesji debatował również na temat powołania awaryjnego²⁴ funduszu wzajemnego dla marynarzy, 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.

Sprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych pod zarzutem popełnienia przestępstw. W trakcie prac nad wytycznymi dotyczącymi sprawiedliwego traktowania marynarzy zwrócono uwagę na potrzebę opracowania również przepisów zapewniających sprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych pod zarzutem popełnienia przestępstwa, gdyż obecne wytyczne nie są wystarczające. Dlatego Komitet LEG podczas 107 sesji zdecydował o włączeniu do porządku obrad punktu poświęconego temu zagadnieniu. Komitet stwierdził iż zatrzymani marynarze powinni mieć zapewnioną reprezentację prawną, dostęp do opieki medycznej, pomoc konsularną i być traktowani sprawiedliwie. Ponadto marynarze powinni być uważani za niewinnych do czasu udowodnienia im winy i powinni korzystać z praw człowieka niezależnie od ich narodowości

²⁰ Bezpośrednie linki do wymienionych rezolucji dostępne są na stronie: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-108th-.aspx>

²¹ Rezolucja Zgromadzenia IMO A.930(22).

²² Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego NZ A/75/17.

²³ The Human Rights Due Diligence Tool is a joint initiative of the UN Global Compact (UNGC), the Office of the High Commissioner for Human Rights (UN Human Rights), ILO and IMO.

²⁴ Seafarers Emergency Mutual Fund, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-108th-.aspx> [dostęp 12.09.2021 r.].

i bandery statku²⁵. W propozycji nowego punktu obrad zaznaczono także, że ewentualne nowe wytyczne nie powinny nakładać lub dążyć do ingerowania w istniejące międzynarodowe i krajowe prawa. W 2021 r. nie podjęto żadnych decyzji co do kierunku prac w tym temacie. Najprawdopodobniej bardziej konkretne propozycje pojawią się na kolejnej sesji Komitetu LEG.

2.2. ŻEGLUGA AUTONOMICZNA

Jednym z największych wyzwań legislacyjnych jakie stoją obecnie przed IMO jest żegluga autonomiczna i związane z nią autonomiczne nawodne jednostki pływające (MASS). Prace nad stworzeniem odpowiednich ram prawnych, które umożliwią bezpieczne i przyjazne dla środowiska wdrożenie żeglugi jednostek MASS do instrumentów prawnych IMO rozpoczęły się w IMO w 2017 r. Aktualnie prowadzone są w trzech Komitetach: MSC, LEG i FAL. Komitet MEPC z uwagi na obciążenie pracą na obecnym etapie nie włączył tego zagadnienia do swojej agendy.

IMO podeszła do zadania utworzenia przepisów MASS holistycznie i rozpoczęła prace od analizy zakresu regulacji prawnych (RSE) większości swoich instrumentów obowiązkowych. Był to proces długotrwały, który z uwagi na pandemię do tej pory nie został w pełni zakończony. Komitet MSC i LEG zatwierdziły wyniki RSE w bieżącym roku, ale Komitet FAL z uwagi na ograniczony czas sesji zdalnych, nie był w stanie zatwierdzić wyników RSE przeprowadzonej dla Konwencji FAL. Udało mu się jedynie powołać Międzysesyjną Grupę Roboczą ds. MASS.

W ramach przeprowadzonej analizy zidentyfikowano szereg działań, które należy podjąć w odniesieniu do konkretnych konwencji i kodeksów, w celu uwzględnienia operacji MASS. Oczywiście są one uzależnione również od stopnia autonomiczności poddanego analizie. Ponadto wyodrębniono problemy, luki i tematy wspólne dla kilku instrumentów prawnych. W opinii Autorek niniejszego artykułu, na późniejszym etapie przyjęte podejście wpłynie na stworzenie uniwersalnych, zharmonizowanych instrumentów prawnych i przyspieszenie tempa prac, jednak obecnie wśród części podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w operacje z udziałem jednostek autonomicznych budzi ono frustrację.

Wychodząc częściowo naprzeciw zapotrzebowaniu przemysłu na jakiegokolwiek regulacje prawne, IMO w 2019 r. opracowała tymczasowe wytyczne dla prób MASS²⁶. Mają one charakter nieobowiązkowy. Ich celem jest pomoc odpowiednim władzom i interesariuszom w zapewnieniu by próby jednostek

²⁵ Polski Rejestr Statków S.A., <https://www.prs.pl/aktualnosci/2021/najwazniejsze-postanowienia-107-sesji-komitetu-prawnego-leg-107>

²⁶ MSC.1/Circ.1604.

MASS, powiązanych systemów i infrastruktury przeprowadzane były w bezpieczny sposób z poszanowaniem ochrony środowiska morskiego.

Wraz z ukończeniem prac nad RSE Komitety MSC i LEG zamknęły jedyny punkt porządku obrad dotyczący tematu MASS. Obecnie oba Komitety muszą znaleźć odpowiedź na pytanie jak kontynuować prace w tym temacie. Kluczowym wydaje się być opracowanie w pierwszej kolejności, spójnej strategii co do kolejnych etapów prac i stworzenie harmonogramu. Kwestie te będą przedmiotem obrad w październiku 2021 r. na kolejnej sesji MSC. Oprócz dokumentów zachęcających do wypracowania wspólnej strategii i harmonogramu prac, pojawiły się również bardziej konkretne propozycje opracowania Kodeksu dla MASS i rozważenia poprawek do Konwencji SOLAS i innych instrumentów IMO.

Ponadto na ostatniej sesji MSC pojawiła się propozycja powołania wspólnej Grupy roboczej MSC/LEG/FAL. Potrzebę zharmonizowania prac pomiędzy Komitetami poprzez jej powołanie podkreśliła również analiza RSE. Grupa zajęłaby się pracą nad wspólnymi dla tych Komitetów lukami i tematami. Co więcej ustanowienie wspólnej Grupy roboczej MSC/LEG/FAL, w opinii niektórych delegacji, przyspieszyłoby prace nad MASS. Podkreślały one pilną potrzebę nadążania z legislacją za szybko zmieniającym się przemysłem i postępem technologicznym. Niestety ostatecznie MSC uzgodnił, że powołanie tej Grupy jest przedwczesne i wymagałoby nowego punktu prac uzgodnionego i zatwierdzonego przez wszystkie trzy Komitety. Zdecydowano się na podjęcie aktywnej współpracy pomiędzy Komitetami w odniesieniu do wspólnych zagadnień w celu ujednoczenia prac w przyszłości.

2.3. WYBRANE ZAGADNIENIA PRAWNE ZWIĄZANE Z REJESTRACJĄ STATKÓW I ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Falszywa rejestracja i fałszywe rejestry statków. Kolejnym zagadnieniem, na które należy zwrócić uwagę, jest temat fałszywej rejestracji i fałszywych rejestrów statków. Nieuczciwa rejestracja i związane z nią bezprawne praktyki obejmują rejestrację statków bez wiedzy lub zgody odpowiedniej krajowej administracji morskiej. Uniemożliwia to legalnym rejestrom sprawowanie skutecznej jurysdykcji i kontroli nad statkami na morzu oraz pozbawia je możliwości uzyskiwania legalnego dochodu. Co więcej prowadzenie niedozwolonej działalności przez statki ukrywane przez takie nielegalne podmioty szkodzi reputacji państw, których banderę wykorzystano. Ponadto fałszywie zarejestrowane statki mogą nie spełniać norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska, stanowiąc podwyższone zagrożenie zarówno dla załogi statku jak i środowiska morskiego.²⁷

²⁷ Polski Rejestr Statków S.A., <https://www.prs.pl/aktualnosci/2021/najwazniejsze-postanowienia-107-sesji-komitetu-prawnego-leg-107>, [dostęp 4.08.2021 r.].

Komitet LEG na 108. sesji 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. Rezolucja ta wzywa wszystkie zainteresowane rządy i organizacje do pełnej współpracy w podejmowaniu skutecznych środków i wymianie informacji w celu dalszego zapobiegania oszustwom morskim, zachęca rządy do dokonania przeglądu przepisów prawa krajowego, procedur i zasobów w tym zakresie, 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 zainteresowane podmioty 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, pod przewodnictwem Stanów Zjednoczonych²⁸, która pracując w trybie zdalnym, będzie miała na celu: opracowanie definicji „fałszywych dokumentów”; rozważenie kategorii dla fałszywej rejestracji i określenie działań niezbędnych do rozwiązania tego problemu; rozważenie nazwy, celu, zadań, struktury i zakresu proponowanego badania; rozważenie propozycji dotyczących dostarczania informacji do modułu w systemie IMO GISIS oraz opracowanie szkoleń dla oficerów kontroli państwa portu (PSCOs); rozważenie kwestii poruszonych w dokumencie LEG 108/6/5, dotyczących konfiskaty statków zarejestrowanych niezgodnie z przepisami oraz określenie działań wymaganych do ich realizacji; przedłożenie planu dalszych prac w tym temacie.

Zgodnie z zaleceniem Komitetu Prawnego wydanym podczas ostatniej sesji, wprowadzono pewne zmiany w jednym z modułów w systemie GISIS dotyczącym danych statku²⁹. Obecnie zawiera on opcję sprawdzania statusu statku według kategorii: fałszywa bandera; statek objęty sankcjami Narodów Zjednoczonych; właściciel/podmiot eksploatujący objęty sankcjami ONZ.

Ujednolicona interpretacja dotycząca testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO. Warto również wspomnieć, iż na swej 108 sesji Komitet Prawny, zatwierdził tekst trzech projektów rezolucji w sprawie ujednoliconej interpretacji dotyczącej

²⁸ Dane kontaktowe koordynatora Grupy dostępne są w dokumencie LEG 108/WP.1/Rev.1, s. 24.

²⁹ Global Integrated Shipping Information System, <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx> [dostęp 4.08.2021r.].

testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO:

- projekt rezolucji w sprawie interpretacji art. 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);
- projekt rezolucji w sprawie interpretacji art. 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 Międzynarodową konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.³⁰, obecne podczas 32. Sesji Zgromadzenia IMO (A 32);
- projekt rezolucji w sprawie interpretacji art. 6 Protokołu z 1992 r. do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 r., zmieniającego art. V ust. 2 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 r., do przedłożenia na 34. nadzwyczajną sesję Rady IMO (C/ES.34) i przyjęcia przez Państwa-Strony Protokołu z 1992 r. do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 r.³¹, obecne podczas 32. Sesji Zgromadzenia IMO (A 32)³².

2.4. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM ŻEGLUGI

Bezpieczeństwo promów w żegludze krajowej. Wśród wielu zagadnień będących przedmiotem obrad Komitetu MSC jednym z wartych przybliżenia w niniejszym artykule są prace nad opracowaniem środków dla poprawy bezpieczeństwa promów w żegludze krajowej. Komitet rozpoczął je w 2020 r. z uwagi na liczne wypadki promów pasażerskich związane często z wysoką liczbą ofiar śmiertelnych.

Prace koncentrują się nad opracowaniem przepisów modelowych, wskazówek dotyczących ich implementacji do prawa krajowego, internetowych materiałów szkoleniowych oraz kontynuacją technicznego wsparcia dla krajów potrzebujących, w ramach Zintegrowanego Programu Współpracy Technicznej (ITCP).

³⁰ Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, Dz.U. z 1986 r. poz. 175, zmieniona Protokołem z 1996 r., Dz.U. z 2012 r. poz. 146.

³¹ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, Dz.U. z 2001 r. poz. 1527.

³² LEG 108/WP.1/Rev.1.

Na ostatniej sesji zatwierdzono podstawową strukturę ram prawnych przepisów modelowych dotyczących tego tematu. Projekt przepisów modelowych z założenia ma stanowić ramy łatwe do wdrożenia w różnych systemach prawa krajowego. Przepisy koncentrują się wyłącznie na bezpieczeństwie i nie obejmują takich zagadnień jak ułatwienia, ochrona oraz zanieczyszczenie. Ich zatwierdzenie planowane jest na 2022 r. W trakcie prac opracowano również listę możliwych luk i zagadnień, które należy rozwiązać. Wśród zasygnalizowanych problemów pojawiły się kwestie m.in.: zbyt dużej liczby pasażerów, niestosowanie się do przepisów oraz niewłaściwe utrzymanie statku. Podkreślono również potrzebę analizy odpowiedzialności poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczną żeglugę promów krajowych.

Ponadto Komitet nadal nie podjął decyzji co do statusu opracowywanych przepisów. Przykładowo wśród kwestii wymagających rozważenia, pojawiła się również wizja stworzenia oddzielnej konwencji poświęconej bezpieczeństwu promów w żegludze krajowej.

Personel przemysłowy. Temat personelu przemysłowego pojawił się w IMO w 2008 r., kiedy to podkreślono potrzebę rozważenia kwestii przewozu więcej niż 12 pracowników z uwagi na rozwój sektora *offshore*. Dotychczasowe obowiązkowe instrumenty IMO nie definiowały tego pojęcia, co prowadziło do rozbieżnych standardów krajowych i interpretacji. Po zatwierdzeniu w 2016 r. tymczasowych zaleceń ds. bezpiecznego przewozu personelu przemysłowego, Komitet kontynuował prace nad opracowaniem nowego XV rozdziału Konwencji SOLAS i nowego Międzynarodowego Kodeksu bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP). Opracowanie obowiązkowych przepisów z uwagi na skomplikowany status tego personelu, stanowiło pewne wyzwanie legislacyjne już na etapie definicji, gdyż nie byli oni pasażerami ani załogą. Problematicznym okazało się też osiągnięcie konsensusu co do sposobu uregulowania tego zagadnienia w Konwencji SOLAS, typów statków w kontekście Kodeksu SPS³³ i MODU³⁴ oraz określenia zakresu stosowania tych przepisów.

Pomimo trwającej pandemii w 2021 r. międzysesyjnej Grupie Roboczej udało się ukończyć prace nad wymienionymi instrumentami. Obecnie projekty będą przedmiotem obrad na 8 sesji Podkomitetu ds. projektowania i konstrukcji statków (SDC) w 2022 r., a następnie mają być przekazane do zatwierdzenia na 105 sesji Komitetu MSC. Najprawdopodobniej projekty zostaną przyjęte w 2023 r.

³³ Kodeks bezpieczeństwa statków specjalistycznych https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/publications/Documents/Supplements/English/Q820E_012020.pdf [dostęp 02.10.2021 r.].

³⁴ Kodeks budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 2009 IMO Resolution A.1023(26) ze zm.

2.5. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z KONWENCJĄ FAL

Przegląd i aktualizacja Załącznika do Konwencji FAL. Pierwszym z bieżących zadań Komitetu FAL, które warto przybliżyć jest przegląd i aktualizacja Załącznika do Konwencji FAL. Prace nad aktualnym przeglądem rozpoczęły się w 2018 r. i na ostatniej sesji projekt poprawek został zatwierdzony przez Komitet. Ma on być przyjęty na następnej sesji w 2022 r. Proponowane zmiany polegają m.in. na aktualizacji i dodaniu nowych definicji dla takich pojęć, jak: „rzeczywisty czas przyplłynięcia”, „szacowany czas przyplłynięcia”, „uwierzytelnienie”, „członek załogi”, „deklaracja”, „szacowany czas odpłynięcia”, „armator”, „pojedyncze okno” itp. oraz aktualizacji standardów i zalecanych praktyk dotyczących obowiązkowej elektronicznej wymiany danych w portach w celu odprawy statku, deklaracji związanych z przyplłynięciem i odpłynięciem statku.

Ponadto zmieniono zalecane praktyki dotyczące nielegalnych działań, dodano nowy standard w celu przeciwdziałania korupcji oraz uwzględniono dobre praktyki związane z pandemią COVID-19. Powyższe trzy zagadnienia zostały szerzej opisane w innych częściach artykułu. Komitet FAL również dodał nową sekcję w projekcie Załącznika do Konwencji FAL, która ma usprawnić funkcjonowanie portów, operację statków i polepszyć sytuację marynarzy w trakcie zagrożenia zdrowia publicznego takiego jak COVID-19. Zmiany uwzględniają dobre praktyki związane z pandemią COVID-19 polegające na zapewnieniu ułatwień w obrocie morskim w sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym (PHEIC)³⁵. Państwa oraz ich odpowiednie organy władzy będą zobowiązane do umożliwienia statkom i portom zachowania pełnej sprawności operacyjnej podczas PHEIC, aby w jak największym stopniu zachować pełną funkcjonalność globalnych łańcuchów dostaw. Organy władzy publicznej są również zobowiązane do zakwalifikowania pracowników portu i załogi statków jako „pracowników o strategicznym znaczeniu” (lub odpowiednio), niezależnie od ich narodowości albo bandery statku, kiedy znajdują się na ich terytorium.

Jedną z propozycji zmian, która nie została ostatecznie umieszczona w aktualnej rewizji Konwencji FAL było dodanie definicji pasażera. Różnice zdań wśród poszczególnych delegacji były za duże by móc osiągnąć porozumienie. Definicja pasażera jest skomplikowanym zagadnieniem, wykraczającym poza zakres Konwencji FAL. Przy jej rozpatrywaniu pojawiła się potrzeba rozważenia również innych instrumentów IMO tj. Konwencji SOLAS oraz pracy jaka prowadzona jest obecnie w kontekście personelu przemysłowego. Temat pojawić się może ponownie w Komitecie FAL, w przypadku przesłania propozycji nowego punktu obrad, do czego zachęcono zainteresowane podmioty.

³⁵ Public Health Emergency of International Concern.

Wśród poprawek do Załącznika znajduje się również odniesienie do nielegalnego handlu florą i fauną w aspekcie wzmocnienia ustaleń i współpracy pomiędzy armatorami oraz organami władzy publicznej, a w konsekwencji zwalczania nielegalnej działalności w międzynarodowym handlu morskim. Temat ten będzie kontynuowany na następnej sesji w ramach prac nad odpowiednimi wytycznymi w tym zakresie.

Wprowadzenie koncepcji „pojedynczego okna”. Pandemia COVID-19 pokazała, jak bardzo w transporcie morskim potrzebna jest digitalizacja i elektroniczna wymiana wymaganych danych. Jest to proces szybszy, chroniący przed zakażeniem i bardziej niezawodny niż procesy „wykonywane ręcznie”. IMO od kilku lat pracuje nad przepisami wprowadzającymi systemy elektronicznej wymiany informacji pomiędzy statkami, a portami. Ich celem jest ułatwienie handlu transgranicznego oraz uczynienie łańcucha logistycznego bardziej skutecznym. Obowiązek wprowadzenia przez rządy krajowe elektronicznej wymiany danych wszedł w życie w 2019 r. w postaci poprawek do znowelizowanego Załącznika do Konwencji FAL.

Kolejnym krokiem w tym procesie było zatwierdzenie, na ostatniej sesji Komitetu FAL w 2021 r., wymagań nakładających na organy publiczne obowiązek ustanowienia, utrzymywania i używania systemów „pojedynczego okna” dla elektronicznej wymiany informacji wymaganych przy wpłynięciu, pobycie i wypłynięciu statków z portu. System ten umożliwi przesłanie wszystkich potrzebnych informacji przez pojedynczy portal bez ich duplikacji i tym samym znacznie obniża obciążenia administracyjne. Dodatkowo organy publiczne będą musiały połączyć lub skoordynować elektroniczną transmisję danych tak aby zapewnić, że informacje nie muszą być przesyłane ponownie i będą mogły być wykorzystywane przez jak najdłuższy możliwy okres czasu. Omówione poprawki wraz z pozostałymi do Załącznika do Konwencji FAL, mają zostać przyjęte na sesji Komitetu FAL w następnym roku.

W powiązaniu do poprawek, Komitet FAL na ostatniej sesji zatwierdził również znowelizowane wytyczne dotyczące ustanawiania „morskiego pojedynczego okna” (MSW) aktualizując dotychczasowe przepisy oraz zgodził się utworzyć nowy moduł w systemie GISIS, w celu wymiany informacji na temat MSW ustanowionych przez państwa członkowskie. W Komitecie trwają również prace nad opracowaniem zaleceń dotyczących uwierzytelniania, integrowania i poufności treści, w celu ich wymiany przez MSW.

Korupcja w przemyśle morskim. W poprzednim roku w Komitecie FAL rozpoczęły się prace nad opracowaniem zaleceń dotyczących korupcji w przemyśle morskim. Zalecenia mają pomóc w ograniczeniu korupcji na morzu, zmniejszeniu jej wpływu na handel światowy, poprawie zarządzania portami i ograniczeniu negatywnych konsekwencji dla marynarzy. Zagadnienie to związane jest z rozważeniem wielu kwestii prawnych i z jurysdykcji krajowych. Liczne raporty ze zdarzeń przesyłane anonimowo do Morskiej Sieci

Antykorupcyjnej (MACN³⁶) potwierdzają, że korupcja w portach jest powszechna. Przybiera ona różne formy i polega przykładowo na nielegalnych żądaniach płatności umożliwiających statkom wpłynięcie i wypłynięcie z portu, czy też nakładaniu nieproporcjonalnych kar za drobne błędy. Praktyki takie mogą prowadzić m.in. do zakłóceń w normalnych operacjach lub opóźnienia statków prowadzące do podniesienia kosztów operacyjnych. W przypadkach, w których kapitan odmawia spełnienia żądań, marynarze są często poddawani fizycznym groźbom.

Powyższe praktyki mają dalekosiężne konsekwencje, które nie tylko są szkodliwe dla operacji żeglugowych i społeczności portowych, ale mogą również prowadzić do poważnych skutków dla handlu i inwestycji tj. podniesienie kosztów, co z kolei może mieć negatywny wpływ na rozwój społeczny i gospodarczy.

Na ostatniej sesji, Komitet zatwierdził, wraz z powyżej opisanymi poprawkami do Załącznika Konwencji FAL, nowy standard, który odnosi się do korupcji w przemyśle morskim. Ma on dodatkowo stworzyć podstawę w Konwencji do opracowania zaleceń w tym temacie. Projekt zaleceń dotyczących wdrożenia praktyk i procedur antykorupcyjnych będzie przedmiotem obrad na następnej sesji. Aktualnie są one opracowywane przez Grupę korespondencyjną, która także ma za zadanie rozważenie ustanowienia modułu w systemie GISIS informującego na temat korupcji w przemyśle morskim.

2.6. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z OCHRONĄ ŚRODOWISKA

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Ograniczanie emisji gazów cieplarnianych (GHG) z transportu morskiego jest niewątpliwie jednym z najważniejszych zagadnień, którymi obecnie zajmuje się MEPC³⁷. Wynika ona z realizacji przyjętej przez IMO w 2018 r. Wstępnej Strategii IMO w sprawie redukcji emisji GHG³⁸. Strategia przewiduje sukcesywną redukcję emisji GHG z globalnego transportu morskiego w perspektywie roku 2030 oraz 2050.³⁹ Wdrażanie strategii IMO wymaga uzgodnienia na poziomie IMO wielu instrumentów, które umożliwią osiągnięcie założonych w Strategii celów redukcji emisji⁴⁰. Negocjacje skupiają się przede wszystkim na tzw. krótkoterminowych środkach redukcji emisji GHG, możliwych do przyjęcia do 2023 r.

³⁶ *Maritime Anti-Corruption Network*, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/Whats-New-1570.aspx> [dostęp 12.09.2021 r.].

³⁷ MEPC 75/18, MEPC 76/15.

³⁸ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx> [dostęp 12.09.2021].

³⁹ Zob. szerzej: D. Lost-Siemska, *Obowiązek stosowania najlepszej dostępnej technologii w ochronie środowiska morskiego*, Prawo Morskie 2021, t. XL, s. 125 i n.

⁴⁰ D. Pyć, *Ship Energy Efficiency Measures and Climate Protection*, International Community Law Review, 2021, 23(2-3), *passim*.

oraz przechodzą do fazy projektowania środków średnio i długoterminowych. Obejmuje to m.in. sprawy operacyjnej efektywności energetycznej istniejących statków (określanie rocznego operacyjnego wskaźnika intensywności emisji węgla (*Carbon Intensity Indicator* - CII) oraz osiąganego i wymaganego wskaźnika efektywności energetycznej dla statków istniejących (*Energy Efficiency Existing Ship Index* - EEXI), sprawy oceny wpływu projektowanych środków na państwa (ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb krajów rozwijających się, w szczególności małych rozwijających się państw wyspiarskich (*Small Island Developing States* - SIDS) i krajów najsłabiej rozwiniętych (*Least Developed Countries* - LDC) oraz sprawy instrumentów ekonomicznych na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Podczas tegorocznej sesji Komitetu MEPC, przyjął on m.in. poprawki do Załącznika VI do Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL), które będą wymagały od statków ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Poprawki te łączą podejście techniczne i eksploatacyjne w celu poprawy efektywności energetycznej statków, zapewniając również ważne elementy składowe dla przyszłych środków redukcji emisji GHG. Zakładają one m.in. że statki otrzymają klasyfikację swojej efektywności energetycznej (A, B, C, D, E - gdzie A jest oceną najlepszą). Te z nich które otrzymywać będą oceny A lub B, powinny, w stosownych przypadkach, otrzymać odpowiednie zachęty ze strony administracji, władz portowych i innych zainteresowanych stron, wysyłając jednocześnie silny sygnał do rynku i sektora finansowego. Te statki, które przez trzy kolejne lata otrzymywać będą ocenę D lub każdorazowo w przypadku otrzymania oceny E, muszą przedłożyć plan działań korygujących, aby wykazać, w jaki sposób zostanie osiągnięty wymagany wskaźnik (C lub wyższy). Oczekuje się, że zmiany do Załącznika VI do Konwencji MARPOL⁴¹ (przyjęte w skonsolidowanym zmienionym Załączniku VI), wejdą w życie w dniu 1 listopada 2022 r., a wymogi dotyczące certyfikacji wskaźników EEXI i CII zaczną obowiązywać od dnia 1 stycznia 2023 r. Klauzula przeglądowa zobowiązuje IMO do dokonania przeglądu skuteczności wdrożenia wymogów CII i EEXI najpóźniej do dnia 1 stycznia 2026 r. oraz, w razie potrzeby, do opracowania i przyjęcia dalszych zmian.

Wraz z poprawkami do Konwencji MARPOL, MEPC przyjął wiele związanych z nimi wytycznych⁴², mających na celu wsparcie wdrażania tych poprawek.

Przyjęty przez MEPC plan pracy w tym zakresie obejmuje:

- 1) Etap I – Zestawienie i wstępne rozpatrzenie propozycji środków (wiosna 2021 do wiosny 2022);

⁴¹ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, Dz.U. z 2016 r. poz. 761.

⁴² Zob. MEPC.332-339(76).

- 2) Etap II – Ocena i wybór środków do dalszego opracowania (wiosna 2022 r. do wiosny 2023 r.);
- 3) Etap III – Opracowanie środka(ów), który(e) zostanie(ą) sfinalizowany(e) w uzgodnionym(ych) terminie(ach).

Obecnie Komitet MEPC jest w trakcie rozważań pomysłu utworzenia Międzynarodowej Rady ds. Badań i Rozwoju Morskiego⁴³ (IMRB), która miałaby być finansowana z opłaty od paliwa wykorzystywanego w żegludze. W trakcie przeprowadzonej dyskusji Komitet zauważył różne opinie i obawy dotyczące proponowanego mechanizmu, zarówno w odniesieniu do aspektów administracyjnych, prawnych jak i tych związanych z zarządzaniem. W związku z tym, prace nad tym zagadnieniem będą kontynuowane na następnej sesji.

W tym miejscu warto wspomnieć również o tym, iż na 75. sesji Komitet MEPC przyjął rezolucję⁴⁴ dotyczącą zachęcania państw członkowskich do opracowania i przedłożenia dobrowolnych krajowych planów działania w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych ze statków. Działania te mają pomóc m.in. w promowaniu wymiany doświadczeń i informacji, mobilizowaniu zasobów krajowych oraz współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Ze względu na bardzo rozbudowany charakter zagadnienia redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków i mnogość koniecznych do rozstrzygnięcia w tym zakresie kwestii, część z nich opracowywana jest w ramach prac Międzysesyjnej Grupy Roboczej IMO ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG). Jest to grupa, którą MEPC powołał w celu przyspieszenia prac i sprostania wyzwaniom o których mowa we wspomnianej powyżej Strategii. Spotyka się ona zawsze przed sesją Komitetu i realizuje zlecone jej przez Komitet zadania.

Efektywność energetyczna statków oraz paliwa żeglugowe. Ostatnim zagadnieniem, na które w opinii auterek warto również zwrócić uwagę jest temat efektywności energetycznej statków oraz dostępności i jakości paliw żeglugowych. Temat ten jest przedmiotem obrad Komitetu MEPC od dłuższego czasu. Podczas swojej ostatniej sesji przyjął on wiele wytycznych w tym zakresie, m.in.: Wytyczne dla określania minimalnych wartości napędu dla utrzymania manewrowości w warunkach niekorzystnych⁴⁵, Wytyczne 2021 dotyczące układu ograniczenia mocy na wale/silnika w celu spełnienia wymagań EEXI i wykorzystania rezerwy mocy⁴⁶, Wytyczne dotyczące najlepszych praktyk dla państw członkowskich/państw nadbrzeżnych⁴⁷ (które zawierają m.in. formularz

⁴³ International Maritime Research and Development Board.

⁴⁴ MEPC.327(75).

⁴⁵ Okólnik MEPC.1/Circ.850/Rev.3.

⁴⁶ Rezolucja MEPC.335(76).

⁴⁷ Okólnik MEPC.1/Circ.884/Rev.1.

licencji dostawcy paliwa), czy też Poprawki do Wytycznych 2018 dotyczących metody obliczania osiągniętego współczynnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków⁴⁸ (wprowadzające obowiązek raportowania uzyskanych wartości EEDI i związanych z nimi informacji, wraz ze stosownym formularzem, do bazy danych EEDI). Temat ten jest nadal rozwojowy i prace nad nim będą kontynuowane.

W mniejszym zakresie był on przedmiotem obrad również w MSC. Od 2019 r. Komitet ten pracuje nad opracowaniem dalszych środków dla zwiększenia bezpieczeństwa statków w związku z korzystaniem z paliw olejowych. Potrzeba opracowania przepisów pojawiła się w związku z wdrożeniem limitu 0,50% zawartości siarki w paliwie olejowym (poza obszarami kontroli emisji). Aktualnie prace w tym temacie obejmują m.in. opracowanie poprawek do Konwencji SOLAS dotyczących zgłaszania potwierdzonych przypadków, w których dostawcy paliwa nie spełnili wymagań IMO odnośnie temperatury zapłonu i działań przeciwko dostawcom w takim przypadku oraz opracowanie obowiązkowych wymagań dotyczących dokumentowania temperatury zapłonu rzeczywistej partii paliwa podczas bunkrowania. Prace mają zakończyć się w 2023 r.

WNIOSKI

Ostatnie dwa lata postawiły przed IMO wiele wyzwań, z którymi Organizacja musiała się zmierzyć, aby nadal sprawnie funkcjonować i spełniać powierzone jej zadania. Pandemia COVID-19 bardzo dobitnie pokazała, że digitalizacja komunikacji i elektroniczny przepływ informacji ma olbrzymie znaczenie dla przyszłości żeglugi morskiej. Zdalna komunikacja zapewniła kontynuację prac organom IMO i otworzyła nowe możliwości współpracy chociażby międzysejsyjnych grup korespondencyjnych, które mogą od niedawna przeprowadzać spotkania w formie zdalnej. Niestety obecnie przeprowadzanie sesji w tej formie niesie za sobą szereg ograniczeń, w tym ograniczeń czasowych. W dalszej perspektywie Organizacja będzie musiała wypracować rozwiązania, które zwiększą efektywność sesji i przyspieszą bieżące prace.

Jednocześnie za sprawą elektronicznej wymiany informacji od kilku lat w IMO następuje stały wzrost liczby dokumentów przesyłanych na sesje Komitetów i Podkomitetów, w tym dokumentów zawierających propozycje nowych tematów prac. Na skutek tej tendencji organy IMO są coraz bardziej obciążone pracą i nie są w stanie terminowo wywiązywać się ze wszystkich nałożonych zadań. Po dwóch ostatnich latach IMO nie może sobie pozwolić

⁴⁸ Rezolucja MEPC.332(76).

na dalsze odkładanie kolejnych zagadnień do rozważenia w przyszłości. Następne lata pokażą czy IMO uda się rozwiązać powyżej przedstawione problemy.

SELECTED ISSUES FROM THE CURRENT WORK OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Keywords: seafarers' situation, COVID-19 pandemic, maritime safety, protection of the marine environment, IMO structure

Abstract

The purpose of this publication is to briefly present selected issues, that have been the subject of the work of the International Maritime Publication in the last two years. For IMO this was a period when the organization had to face very serious consequences of the COVID-19 pandemic. It influenced not only the fate of thousands seafarers in this industry, but also the functioning of the Organization itself, forcing to adopt innovative and unprecedented solutions. Their effects are still clearly felt and have an impact on the current as well as future work. Authors would like to draw the attention, inter alia, on issues that have become pivotal in this difficult time and others that focus particularly on aspects related to seafarers' rights, autonomous ships, fraudulent registration and fraudulent registries of ships, increasing safety in shipping, facilitating maritime trade and protection of maritime environment. Simultaneously, it is worth stressing out that the list of important issues presented in this paper is not exhaustive. The article also briefly presents the organizational structure of IMO.

BIBLIOGRAFIA

- Lost-Siemnińska D., *Obowiązek stosowania najlepszej dostępnej technologii w ochronie środowiska morskiego*, Prawo Morskie 2021, t. XL
- Konwencja o pracy na morzu, Dz.U. z 2013 r. poz. 845 oraz z 2019 r. poz. 962
- Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, Dz.U. z 1969 r. poz. 236, ze zm.
- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, Dz.U. z 2016 r. poz. 869
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, Dz.U. z 2001 r. poz. 1527
- Międzynarodowa konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, Dz.U. z 1986 r. poz. 175, zmieniona Protokołem z 1996 r., Dz.U. z 2012 r. poz. 146

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, Dz.U. z 2016 r. poz. 761

Pyć D., *Ship Energy Efficiency Measures and Climate Protection*, International Community Law Review, 2021, 23(2-3)

Pyć D., *Międzynarodowa Organizacja Morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H.Beck Warszawa 2020