

Wojciech Czarny
Ośrodek ds. IMO przy PRS
Ryszard Wawruch
Akademia Morska w Gdyni

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA MORSKA ZADANIA, STRUKTURA ORGANIZACYJNA I METODY PRACY

WSTĘP

Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organization – IMO) jest wyspecjalizowaną agendą Organizacji Narodów Zjednoczonych zajmującą się wyłącznie sprawami morskimi, a w szczególności zagadnieniami bezpieczeństwem na morzu oraz zapobieganiem zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki. Organizacja rozpoczęła działalność 17 marca 1958 r., w dniu wejścia w życie konwencji o Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO) uchwalonej przez ONZ 6 marca 1948 r. 22 maja 1982 r. nazwa organizacji została zmieniona na Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Pierwsza sesja Zgromadzenia Organizacji odbyła się w dniach od 6 do 19 stycznia 1959 r. Obecnie członkami IMO jest 166 państw, 3 państwa są tak zwanymi członkami stowarzyszonymi.

Cele działania IMO i programy pracy jej organów, aktualizowane co 2 lata na sesjach Zgromadzenia, są realizowane poprzez szeroką wymianę informacji, analiz i koncepcji rozwiązań dokonywaną w komitetach, podkomitetach, grupach roboczych i innych organach IMO oraz poprzez sporządzanie i uchwalanie umów międzynarodowych, określanie w rezolucjach i okólnikach wymagań i zaleceń, a także poprzez usługi informacyjne i doradcze świadczone państwom członkowskim w ramach współpracy technicznej.

Językami oficjalnymi IMO są: angielski, arabski, chiński, francuski, hiszpański i rosyjski. Językiem roboczym jest język angielski. Dokumenty na sesje organów IMO publikowane są w języku angielskim, francuskim i hiszpańskim.

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA IMO

IMO działa poprzez następujące organa: Zgromadzenie, Radę, pięć Komitetów oraz Sekretariat. Strukturę organizacyjną przedstawia rysunek 1. Siedziba Główna IMO znajduje się w Londynie. W skład Zgromadzenia wchodzi delegaci wszystkich państw członkowskich. Stanowi ono najwyższy organ IMO. Zgromadzenie, między innymi, zatwierdza w formie rezolucji przedłożone przez odpowiednie komitety wymagania i zalecenia nie objęte dotychczas obowiązującymi konwencjami lub z ducha tych konwencji wynikające (wytyczne,

instrukcje, interpretacje rozszerzające i inne), a dotyczące przede wszystkim bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego oraz związanych z tym zagadnień organizacyjnych, finansowych i prawnych. Ważne w tym kontekście okazują się sprawy ogólnoświatowej standaryzacji rozwiązań technicznych celem zapewnienia takiego samego poziomu bezpieczeństwa i niezawodności wyposażenia statkowego oraz ujednoczenia technologii obsługi statków w portach świata.

Rada jest organem zarządzającym w okresie dwuletnim między sesjami Zgromadzenia. W jej skład wchodzi 40 państw członkowskich wybieranych przez Zgromadzenie na okres dwóch lat.

W ramach IMO działają następujące komitety:

1. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) zajmujący się sprawami technicznymi związanymi z bezpieczeństwem na morzu.
2. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) prowadzący działalność w zakresie spraw związanych z zapobieganiem i kontrolą zanieczyszczeń środowiska morskiego ze statków.
3. Komitet Prawny (LEG) rozpatrujący wszelkie sprawy prawne wynikające z zakresu działalności IMO.
4. Komitet Ułatwień (FAL) działający w dziedzinach związanych z ułatwieniami międzynarodowego handlu morskiego i przewozu pasażerów. Działalność ta ma na celu ograniczenie formalności, uproszczenie wymaganej dokumentacji i usprawnienie obsługi statków w portach.
5. Komitet Współpracy Technicznej (TC) koordynujący prace IMO w zakresie zapewnienia pomocy technicznej w dziedzinie gospodarki morskiej, zwłaszcza krajom rozwijającym się.

Komitety MSC i MEPC realizuje swoje zadania przy pomocy Podkomitetów, które zostały powołane w celu wykonania prac w określonych dziedzinach. Obecnie działają Podkomitety do spraw:

- Bezpieczeństwa Żeglugi (NAV),
- Cieczy i Gazów Przewożonych Luzem (BLG),
- Konstrukcji i Wyposażenia Statku (DE),
- Ochrony Przeciwożarowej (FP),
- Przewozu Towarów Niebezpiecznych, Ładunków Stałych i Kontenerów (DSC),
- Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (COMSAR),
- Stateczności i Linii Ładunkowych oraz Bezpieczeństwa Statków Rybackich (SLF),
- Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych (STW),
- Wdrażania Konwencji (FSI).

MSC i MEPC są komitetami prawotwórczymi tzn. uprawnionymi do wprowadzania poprawek do konwencji, dla których z polecenia Sekretarza Generalnego IMO spełniają rolę depozytariusza. Oprócz formalnych poprawek („Adoption of Amendments to...”), komitety te uchwalają rezolucje uzupełniające konwencje o szczegółowe wytyczne ułatwiające ich wdrożenie (np. warunki techniczne wykonania i odbioru urządzeń), publikują okólniki informacyjno-

instruktywne, zapewniają ciągłą nowelizację prawideł zapisanych w konwencjach i ich poprawną tj. zgodną z intencjami prawodawcy, interpretację.

Komitety LEG, TC i FAL są organami konsultacyjnymi dla Rady IMO. Komitet FAL stanie się być może w najbliższym czasie również organem prawotwórczym. Decyzja w tym zakresie jest uzależniona od wejścia w życie poprawek do Konwencji FAL zawartych w rezolucji A.724(17), które wymagają formalnej ich ratyfikacji przez państwa członkowskie IMO.

Sekretariat jest kierowany przez Sekretarza Generalnego, a prace Sekretariatu są wykonywane w sześciu specjalistycznych działach. Stanowisko Sekretarza Generalnego zajmuje od 2004 roku Efthimios Mitropoulos z Grecji.

2. FORMY DZIAŁANIA IMO

Podstawowym zadaniem IMO jest opracowywanie i uchwalanie postanowień w sprawach wyznaczonych organizacji we wspomnianej już konwencji ONZ o IMCO z 6 marca 1948 r. Działania legislacyjne w dziedzinach bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska i rozwoju handlu morskiego zaowocowały zawarciem kilkudziesięciu konwencji międzynarodowych, które, jeśli mają być realizowane, to muszą być dostosowywane do zmiennych w czasie warunków funkcjonowania żeglugi międzynarodowej. Te właśnie potrzeby aktualizacji są źródłem postanowień zawierających poprawki, uzupełnienia oraz nowelizacje do tekstów konwencji i do przywołanych w nich kodeksów. Są też one źródłem postanowień o randze pozornie niższej (rezolucji, okólników i interpretacji), które jednak warunkują wykonanie postanowień konwencyjnych zgodnie z intencjami ich prawodawcy. Postanowienia tej rangi są zalecane rządów państw członkowskich do wdrożenia w formie odpowiadającej systemowi prawnemu tych państw. Mogą to być ustawy, zarządzenia administracji, normy technologiczne, instrukcje wykonawcze, itp.

Tak zarysowana merytoryczna działalność IMO jest realizowana przez wymienione już specjalistyczne komitety i podkomitety. W ich skład wchodzi delegaci państw członkowskich o formalnym statusie delegacji rządowej; delegacja taka na sesję Komitetu, Rady i Zgromadzenia przedkłada Sekretarzowi Generalnemu specjalne listy uwierzytelniające. W pracach tych organów uczestniczą również przedstawiciele ONZ i jej agend oraz obserwatorzy z ramienia organizacji międzyrządowych i pozarządowych. Formalne umowy o współpracy zostały zawarte przez IMO z 36 organizacjami międzyrządowymi. 63 międzynarodowym organizacjom pozarządowym przyznano status doradczy.

W ramach IMO zostały powołane 3 międzynarodowe uczelnie morskie:

- Światowy Uniwersytet Morski w Malmö,
- Międzynarodowa Akademia Morska w Trieście,
- Międzynarodowy Instytut Prawa Morskiego na Malcie.

Celem tych uczelni jest kształcenie wysokiej klasy specjalistów w różnych dziedzinach gospodarki morskiej, głównie z krajów rozwijających się.

3. DOKUMENTY SPORZĄDZANE W IMO

Dokumenty sporządzane w IMO można podzielić na trzy grupy:

- dokumenty przygotowujące decyzje organów IMO,
- dokumenty zawierające decyzje tych organów,
- dokumenty związane z realizacją podjętych decyzji.

Schemat ten jest nieco inny w przypadku uchwalania umów międzynarodowych, ponieważ postępowanie przygotowawcze odbywa się z reguły w IMO, natomiast decyzja zapada na dyplomatycznej konferencji międzynarodowej, która uchwała umowę międzynarodową, po czym sprawy mające na celu realizację takiej decyzji są załatwiane znowu przez IMO. Mowa tu oczywiście o sprawach natury formalnoprawnej typu: złożenie dokumentu do depozytu, zawiadomienie o ratyfikacji, wejściu w życie itp., bowiem merytoryczna realizacja umowy należy do państw będących jej stronami. Umowy międzynarodowe opracowywane w ramach IMO mają różne nazwy. Najczęściej nadaje im się nazwę konwencji (Convention) lub protokołu (Protocol), spotyka się jednak też porozumienie (Agreement). Nazwa nadana umowie międzynarodowej wynika najczęściej z panujących zwyczajów i nie ma żadnego wpływu na jej moc prawną.

Teksty dokumentów, które mają być uchwalone przez organizację są przygotowywane z reguły na sesjach podkomitetów i na posiedzeniach grup roboczych (GR) powołanych spośród dobrowolnie zgłaszających się delegacji, przez dany podkomitet w porozumieniu i za aprobatą MSC i MEPC. Grupa robocza otrzymuje ściśle określone zadanie (konspekt pracy) i terminy kontrolne jego wykonywania. Może też mieć wyznaczoną dla siebie sesję roboczą w siedzibie IMO lub w kraju prowadzącym dany temat.

Tematyka sesji podkomitetów i harmonogramy ich pracy (także prac GR) ustalane są zgodnie z procedurą opisaną w okólniku MSC/Circ.1099=MEPC/Circ.406 z 2.09.2003 r. Oznacza to, że porządek obrad każdej, z reguły pięciodniowej, sesji ustala MSC lub MEPC, lub oba te komitety wspólnie, kierując się planem prac bieżących i perspektywicznych zatwierdzonym przez Zgromadzenie. Przykładowo, na 24 sesji Zgromadzenia (w listopadzie 2005 r.) zatwierdzono tematy prac do 2010 roku. Tematy te z reguły pokrywają się lub są rozwinięciem tytułów rozdziałów w już obowiązujących konwencjach i zakładają ich nowelizację lub uzupełnienie. Każdy kraj członkowski może wnieść pod obrady nowy temat (nowym tematem jest też projekt poprawki do aktu już uchwalonego) tylko za zgodą odpowiedniego Komitetu, oczywiście, jeśli wprowadzenie nowego tematu jest dostatecznie uzasadnione merytorycznie.

Decyzje zapadają na forum każdego organu IMO, jednakże znaczenie prawne mają tylko decyzje następujących organów: Zgromadzenia, Rady, Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu oraz Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego. Uprawnienia tych organów do podejmowania decyzji wynikają bądź ze statutu IMO (konwencji o IMCO), bądź z innych umów międzynarodowych. Decyzje na podstawie statutu podejmuje Zgromadzenie. W czasie gdy Zgromadzenie nie obraduje może je również podejmować Rada. Decyzje zapadają na Zgromadzeniu w formie rezolucji (resolution) i zawierają przede wszystkim zalecenia (recommendations) pod różnymi nazwami: wytycznych (guidelines), kodeksów

(codes), wymagań techniczno-eksploatacyjnych (performance standards), tras żeglugowych (ship's routing), procedur kontroli (procedures for the control), itp. Zalecenia nie są umowami międzynarodowymi i w związku z tym formalnie nie obowiązują w stosunkach między państwami, jednak ich obligatoryjność wynika w praktyce z rozumienia celów statutowych IMO i z interpretacji konwencji oraz postanowień już obowiązujących. Szczegółowe informacje o statusie formalno-prawnym rezolucji i okólników IMO podaje rezolucja Zgromadzenia A.911(22) pt. „Uniform Wording for Referencing IMO Instruments”.

Decyzje wynikające z umów międzynarodowych obejmują także procedurę wprowadzania poprawek do tych umów. Zapadają one również w formie rezolucji, jednak ich znaczenie prawne jest takie samo jak i macierzystych umów międzynarodowych. Do uchwalania poprawek do umów międzynarodowych uprawnione są obecnie: Zgromadzenie, Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) oraz Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC).

Dokumenty związane z realizacją podjętych decyzji to przede wszystkim noty dyplomatyczne (notes verbale), wysyłane przez Sekretarza Generalnego IMO w związku z wynikającymi z danej umowy międzynarodowej obowiązkami jej depozytariusza. Do grupy tej należy zaliczyć także listy okólne (circular letters) i okólniki (circulars) wydawane przez organizację jako całość, jak i przez poszczególne organy techniczne IMO. Mają one postać zawiadomienia o decyzji organów IMO, o realizacji tych decyzji, bądź o sprawach związanych z realizacją decyzji.

4. KONWENCJE I KODEKSY IMO

Do chwili obecnej na forum IMO przygotowano następujące konwencje i kodeksy:

1. Konwencje:

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (SOLAS 1974) wraz z Protokołami z 1978 i 1988 roku i późniejszymi zmianami.

Konwencja w sprawie Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku wraz z późniejszymi zmianami.

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 roku z Protokołem z 1978 roku (MARPOL 73/78) oraz z Protokołem z 1997 roku i późniejszymi zmianami.

Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego z 1965 roku (FAL 1965) wraz z późniejszymi zmianami.

Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 roku (LL 1966) wraz z Protokołem z 1988 roku i późniejszymi zmianami.

Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku (TONNAGE 1969).

Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na pełnym morzu w razie zanieczyszczenia olejami z 1969 roku (INTERVENTION 1969) i Protokół dotyczący interwencji na pełnym morzu w razie zanieczyszczenia substancjami innymi niż olej z 1973 roku (INTERVENTION PROT 1973) wraz z późniejszymi zmianami.

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 roku (CLC 1969) wraz z Protokołami z 1976 i 1992 roku i poprawkami z 2000 roku.

Porozumienie w sprawie statków pasażerskich w ruchu specjalnym z 1971 roku (STP 1971) wraz z Protokołem z 1973 roku (SPACE STP 1973).

Konwencja o odpowiedzialności cywilnej w dziedzinie przewozu morskiego materiałów jądrowych z 1971 roku (NUCLEAR 1971).

Międzynarodowa konwencja o ustanowieniu Międzynarodowego Funduszu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1971 roku (FUND 1971) wraz z Protokołami z 1976, 1992, 2000 i 2003 roku oraz zmianami z 2000 roku.

Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach z 1972 roku (CSC 1972) wraz z późniejszymi zmianami.

Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 roku (PAL 1974) z Protokołami z 1976, 1990 i 2002 roku.

Konwencja o utworzeniu Międzynarodowej Organizacji Ruchomej Łączności Satelitarnej z 1976 roku (INMARSAT C) wraz z późniejszymi zmianami i Porozumienie eksploatacyjne dotyczące Międzynarodowej Organizacji Ruchomej Łączności Satelitarnej z 1976 roku (INMARSAT OA) wraz z późniejszymi zmianami.

Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 roku (LLMC 1976) wraz z Protokołem z 1996 roku.

Torremoliński Protokół z 1993 roku dotyczący Międzynarodowej konwencji torremolińskiej o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 roku (SFV PROT 1993).

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 roku (STCW 1978) wraz z późniejszymi zmianami.

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich z 1995 roku (STCW-F 1995).

Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 roku (SAR 1979) wraz z późniejszymi zmianami.

Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 roku (SUA 1988) i Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform na szelfie kontynentalnym z 1988 roku (SUA PROT 1988).

Międzynarodowa konwencja o ratownictwie z 1989 roku (SALVAGE 1989).

Międzynarodowa konwencja o współpracy i gotowości do zwalczania zanieczyszczeń olejowych z 1990 roku (OPRC 1990) i Protokół z 2000 roku do OPRC dotyczący zwalczania zanieczyszczeń od substancji niebezpiecznych i szkodliwych (OPRC/HNS PROT 2000).

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniach za szkody związane z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 roku (HNS 1996).

Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z 1972 roku – tzw. Konwencja londyńska (LC 1972) wraz z późniejszymi zmianami i Protokół 1966 do Konwencji (LC PROT 1966).

Międzynarodowa Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejem bunkrowym z 2001 roku (BUNKERS 2001).

Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli nad systemami przeciwpiorostowymi stosowanymi na statkach z 2001 roku (AFS 2001).

Międzynarodowa Konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami z 2004 roku (BWM 2004).

2. Kodeksy:

- 2.1. Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC).
- 2.2. Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (Kodeks LSA).
- 2.3. Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu masowych ładunków ziarna luzem.
- 2.4. Kodeks bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunków (Kodeks CSS).
- 2.5. Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM).
- 2.6. Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromienionego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach (Kodeks INF).
- 2.7. Międzynarodowe kodeksy bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 i 2000 roku (Kodeksy HSC 1994 i HSC 2000).
- 2.8. Międzynarodowy kodeks stosowania procedur prób ogniowych (Kodeks FTP).
- 2.9. Kodeks bezpieczeństwa systemów pożarowych (Kodeks FSS).
- 2.10. Wytyczne dot. wprowadzenia programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach.
- 2.11. Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC).
- 2.12. Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks BCH).
- 2.13. Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych (Kodeks ISPS).
- 2.14. Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Kodeks STCW).
- 2.15. Międzynarodowy kod sygnałowy (ICS).
- 2.16. Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG).
- 2.17. Kodeks bezpieczeństwa jednostek niewypornościowych (Kodeks DSC).
- 2.18. Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks BC).
- 2.19. Kodeks poziomu hałasu na statkach.
- 2.20. Kodeks bezpieczeństwa jądrowych statków handlowych.
- 2.21. Kodeks bezpieczeństwa statków specjalistycznych (Kodeks SPS).
- 2.22. Kodeks bezpieczeństwa urządzeń nurkowych.
- 2.23. Kodeks konstrukcji i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych (Kodeks MODU 1989).
- 2.24. Kodeks alarmów i wskaźników (Kodeks AI).
- 2.25. Kodeks bezpiecznego postępowania na statkach przewożących pokładowe ładunki drewna.
- 2.26. Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym dla wszystkich typów statków objętych wymaganiami IMO.
- 2.27. Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców.
- 2.28. Kodeks badania wypadków morskich i zdarzeń.
- 2.29. Kodeks przewozu towarów i osób statkami zaopatrzeniowymi morskich platform wydobywczych.
- 2.30. Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania (IAMSAR).

5. PROGRAMY PRACY ORGANÓW IMO DO 2010 ROKU

Zgodnie z postanowieniami Rezolucji Zgromadzenia A.943(23) z dnia 12 maja 2003 roku i A.970(24) z dnia 12 stycznia 2005 roku, program pracy poszczególnych komitetów IMO do roku 2010 obejmuje niżej wymienione zagadnienia.

1. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC):

- wdrożenie, egzekwowanie, monitorowanie, interpretacja techniczna i doskonalenie konwencji, kodeksów, zaleceń i wytycznych IMO,
- zagadnienia dotyczące projektowania i konstrukcji instalacji maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia statków,
- sprawy związane z nawigacją i radiokomunikacją,
- znaczenie czynnika ludzkiego w zapobieganiu wypadkom i katastrofom morskim,
- sprawy związane ze szkoleniem, wydawaniem świadectw i pełnieniem wacht,
- promowanie i dbałość o kulturę bezpieczeństwa żeglugi oraz o świadomość potrzeby jej ochrony,
- eksploatacja statków z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa i ochrony w zarządzaniu na statku i na lądzie,
- sprawy związane z przewozem i przeładunkiem towarów,
- ocena liczbowa bezpieczeństwa statku (FSA),
- procedury kontroli statków, raporty niezgodności,
- statystyka i badanie przyczyn poważnych wypadków morskich,
- harmonizacja wymagań dla nadzorów i certyfikacji,
- zapobieganie aktom piractwa i zbrojnym napadom na statki oraz innym bezprawnym działaniom zagrażającym bezpieczeństwu żeglugi,
- środki dla zwiększenia ochrony żeglugi,
- środki bezpieczeństwa i procedury traktowania osób uratowanych na morzu,
- współpraca z ONZ i innymi organizacjami międzynarodowymi w sprawach wspólnego zainteresowania,
- podstawowe cele standardów konstrukcyjnych nowych statków (GBS),
- bezpieczeństwo dużych statków pasażerskich.

2. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC):

- zachęcanie do wdrażania najwyższych, praktycznie możliwych standardów w zakresie zapobiegania i kontroli zanieczyszczania morza ze statków,
- promowanie ogólnoświatowej akceptacji, wdrażanie i ujednoczone interpretowanie postanowień Konwencji MARPOL 73/78 wraz z Aneksami VI, Konwencji OPRC 1990, Protokołu OPRC-HNS, Konwencji AFS i Konwencji BWM,
- implementacja istniejących instrumentów traktatowych i działalność legislacyjna w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków i platform wydobywczych,

- opracowanie środków zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń morza przy recyklingu (złomowaniu) statków oraz środków zmniejszających zagrożenie życia ludzi przy tych pracach,
- współpraca z ONZ i innymi komitetami IMO w zakresie kompetencji komitetu.

3. Komitet Prawny (LEG):

- ewentualna nowelizacja Konwencji prawa morskiego w świetle zaistniałych potrzeb i stosownie do wytycznych zawartych w rezolucjach Zgromadzenia A.500(XII), A.777(18) i A.900(21),
- monitorowanie wdrażania konwencji przygotowanych przez IMO,
- nadzór formalnoprawny spraw związanych z zadaniami IMO w świetle Konwencji ONZ o prawie morza (UNCLOS),
- promocja programów współpracy technicznej IMO w sprawach legislacji morskiej,
- koordynacja i współpraca z ONZ i jej agencjami w zakresie wspólnych interesów prawnych,
- nadzór formalnoprawny inicjatyw państw członkowskich i organizacji pozarządowych w zakresie prawa morskiego,
- zakończenie prac nad projektem Konwencji o usuwaniu wraków,
- monitorowanie prac Wspólnej Grupy Roboczej Ekspertów IMO/ILO w sprawie odszkodowań z tytułu roszczeń za utratę zdrowia i śmierć marynarzy oraz za porzucenie marynarzy przez armatorów,
- sprawy prawne związane z wyznaczaniem miejsc schronienia dla statków,
- monitorowanie wdrożenia Konwencji HNS.

4. Komitet Ułatwień (FAL):

- wdrażanie, interpretacja i doskonalenie Konwencji o ułatwieniach w międzynarodowym transporcie morskim (FAL), 1965 i jej Załączników,
- zachęcanie do wdrażania środków mających na celu ułatwienia i szybki obrót w międzynarodowym handlu morskim oraz zapobieganie nieuzasadnionym opóźnieniom odpraw statków, osób i towarów,
- promocja stosowania wzorów formularzy IMO FAL oraz wdrażanie systemu elektronicznej wymiany informacji w załatwianiu formalności związanych z odprawą statków, załogi, pasażerów i ładunku oraz w operacjach portowych związanych ze statkami,
- popieranie niezbędnych mechanizmów służących wypełnianiu zadań komitetu i utrzymywanie ścisłej współpracy w tym zakresie z innymi organami IMO.

6. PODSTAWA PRAWNA OBOWIĄZYWANIA DOKUMENTÓW IMO POLSCE

Umowy międzynarodowe uchwalone pod auspicjami IMO obowiązują z tytułu ich ratyfikacji lub zatwierdzenia, zależnie od rangi danej umowy. Data wejścia w życie określona jest najczęściej w samej umowie. Poprawki (zmiany i uzupełnienia)

wprowadzane do umów międzynarodowych uchwalonych pod auspicjami IMO wchodzi w życie w jeden z następujących sposobów:

- po przyjęciu (np. w trybie ratyfikacji) przez ustaloną w umowie liczbę państw z dodatkowym wymogiem (lub bez wymogu) posiadania przez te państwa określonej wielkości floty (ten sposób stosuje się z reguły w przypadku poprawek do części prawno-traktatowej danej umowy),
- w drodze milczącej akceptacji (tacit acceptance), tj. nie wyrażenia zastrzeżenia w określonym terminie przez ustaloną liczbę państw (stosuje się z reguły w przypadku poprawek do wymagań technicznych konwencji).

Umowy międzynarodowe oraz wprowadzone do nich zmiany podlegają publikacji w Dzienniku Ustaw RP.

7. OŚRODEK DS. IMO PRZY PRS

Konwencja o IMCO weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 13 marca 1961 r. (Dz. U. Nr 14, poz.74). W celu prowadzenia w kraju spraw związanych z działalnością IMO i udziałem strony polskiej w jej pracach, Minister Żeglugi powołał z dniem 20 czerwca 1967 r. Ośrodek do spraw IMO, lokując go przy Polskim Rejestrze Statków. Ośrodek ten działa obecnie na podstawie Regulaminu nadanego 2 lipca 1974 r. przez Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej. W ramach nałożonych obowiązków zbiera on i przechowuje całą dokumentację prac organów IMO, przekazuje zainteresowanym kopie odpowiednich dokumentów, opracowuje opinie dotyczące konieczności wprowadzenia w życie uchwał i zaleceń IMO, przygotowuje materiały merytoryczne dla delegacji Polski na sesje organów IMO oraz informuje zainteresowane instytucje i jednostki organizacyjne o zagadnieniach rozpatrywanych przez IMO, jak również o przygotowywanych i przewidywanych do podjęcia przez tę organizację. Ośrodek prowadzi merytoryczną działalność poprzez sekcje specjalistyczne, stanowiące odpowiednik komitetów i podkomitetów IMO wymienionych w poprzednich rozdziałach. Zadaniem sekcji jest analizowanie spraw rozpatrywanych na sesjach organów IMO oraz przygotowywanie merytorycznego stanowiska strony polskiej i wniosków wynikających z podjętych przez IMO uchwał. W skład specjalistycznych sekcji ośrodka wchodzi osoby wyznaczone imiennie przez kierowników urzędów, instytucji i przedsiębiorstw gospodarki morskiej jako ich pełnomocnicy. Ponadto w pracach sekcji biorą udział specjaliści zaproszeni do współpracy przez Prezesa Zarządu Polskiego Rejestru Statków S.A. Przewodniczący sekcji jest wybierany co 2 lata głosami członków sekcji. Sekretarzem sekcji jest wyznaczony pracownik ośrodka.

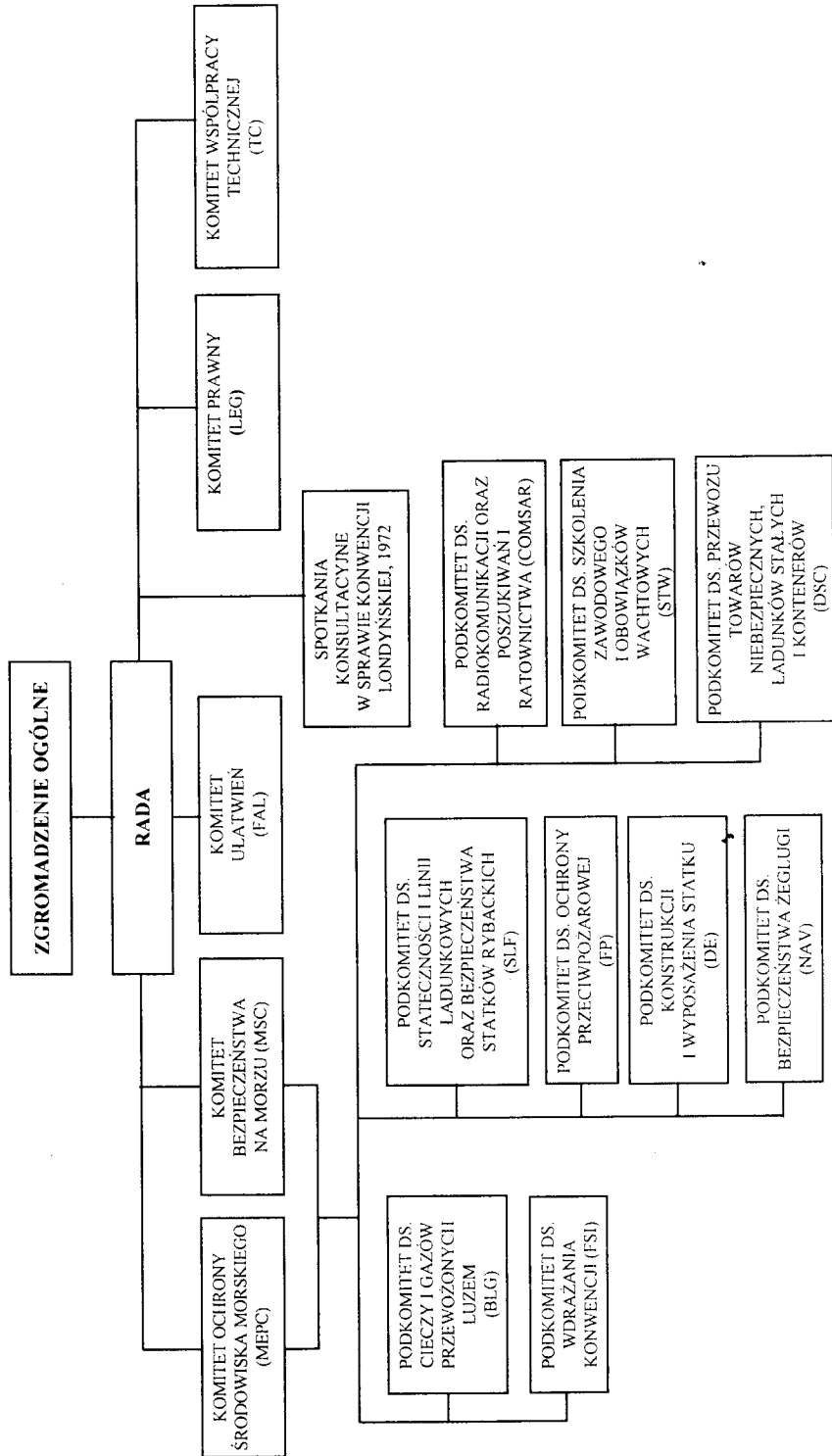
Obecnie w ośrodku działają następujące sekcje:

1. Ds. Bezpieczeństwa Żeglugi (NAV).
2. Ds. Konstrukcji i Wyposażenia Statku (DE).
3. Ds. Ładunków Masowych Cieczy i Gazów Przewożonych Luzem (BLG).
4. Ds. Ochrony Przeciwpożarowej (FP).

5. Ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych, Ładunków Stałych i Kontenerów (DSC).
6. Ds. Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (COMSAR).
7. Ds. Stateczności i Linii Ładunkowych oraz Bezpieczeństwa Statków Rybackich (SLF).
8. Ds. Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych (STW).
9. Ds. Wdrażania Konwencji (FSI).
10. Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC).
11. Prawna (LEG).

W miarę potrzeby powoływane są także grupy robocze i zespoły specjalistów do przygotowania określonych opracowań. W ośrodku nie ma sekcji będącej odpowiednikiem Komitetu Ułatwień (FAL), ponieważ od 1998 r. problematyką działalności tego komitetu zajmuje się w kraju bezpośrednio ministerstwo właściwe do spraw portów morskich i zebrania przedstawicieli instytucji i przedsiębiorstw zainteresowanych tą tematyką odbywają się w Warszawie.

STRUKTURA ORGANIZACYJNA IMO



Rys. 1. Struktura Organizacyjna IMO

