

8

MIĘDZYNARODOWY KONGRES MORSKI

■ 14-15.09.2021 SZCZECIN

Blok PORTY I ŻEGLUGA



Blok PORTY I ŻEGLUGA

DROGA DO ZRÓWNOWAŻONEJ PRZYSZŁOŚCI W ŻEGLUDZE

dr inż. Krzysztof Kołwzan
Kierownik Ośrodka ds. IMO
Polski Rejestr Statków S.A.



14-15.09.2021 SZCZECIN

8 MIĘDZYNARODOWY
KONGRES
MORSKI

INTERNATIONAL
MARITIME
CONGRESS



Program prezentacji

- Koncepcja Zrównoważonego Systemu Transportu Morskiego (SMTS)
Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO
 - Udział Polski w Zrównoważonym Systemie Transportu Morskiego (SMTS)
 - Dlaczego Polska powinna zostać Członkiem Rady IMO na kadencję 2022-2023 ?

*Konferencja Narodów Zjednoczonych
w sprawie Zrównoważonego Rozwoju, Rio+20, 20/22-06-2012 r.
Dokument końcowy: „THE FUTURE WE WANT/PRZYSZŁOŚĆ, KTÓREJ CHCEMY”*

Dokument wymaga szerokiego zakresu działań, a także zobowiązuje rządy do działania w kierunku przejścia do „zielonej gospodarki”. Powinny one ewoluować wokół trzech, równie ważnych, wymiarów zrównoważonego rozwoju: **gospodarczego, społecznego i środowiskowego**.

Cel tego dokumentu jest zatem trojaki:

- *po pierwsze*, podniesienie rangi transportu morskiego i podkreślenie, dlaczego transport morski ma fundamentalne znaczenie, jako ważny element w dążeniu do bardziej zrównoważonego świata;
- *po drugie*, przedyskutowanie koncepcji **Zrównoważonego Systemu Transportu Morskiego (SMTS)**; oraz
- *po trzecie*, identyfikacja różnych zasad i celów, które muszą być spełnione, aby wdrożyć SMTS oraz działań, które będą musiały zostać podjęte, aby je osiągnąć – ewentualnie wymagające działań ze strony odpowiednich organów i różnych zainteresowanych stron z sektora morskiego.

Dokument ONZ z 2015 r. „AGENDA FOR 2030”

- **Agenda 2030** to strategia rozwoju świata do **2030** roku. Zawiera 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju (ang. Sustainable Development Goals) i 169 celów szczegółowych.

IDEA ZRÓWNOWAŻONEGO SYSTEMU TRANSPORTU MORSKIEGO

Zgodne z ideą zrównoważonego systemu transportu morskiego - zawartą w:

- Dokument: „**Zrównoważony rozwój: wkład IMO po Rio+20**” – podczas Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zrównoważonego Rozwoju, Rio+20 - wizja zrównoważonego rozwoju morskiego oraz
- **Przemowa Przewodniczącego IMO, KOJI SEKIMIZU na Światowe Dnia Morza w 2013 r.**

Przewodniczący IMO stwierdza tam, że transport morski jest zasadniczym elementem każdego programu na rzecz zrównoważonego rozwoju, ponieważ świat opiera się na bezpiecznym, pewnym i wydajnym międzynarodowym przemyśle żeglugowym.

Uważa, że ideę można osiągnąć jedynie w ramach kompleksowych ram regulacyjnych opracowanych i utrzymywanych przez IMO.

*System regulacyjny opracowany przez IMO stanowi dla krajów plan rozwoju infrastruktury transportu morskiego w sposób **bezpieczny, wydajny i przyjazny środowisku morskemu.***

*Stwierdza, że IMO może zapewnić ramy instytucjonalne dla **zrównoważonego rozwoju działalności morskiej.***

CELE I WYMAGANE DZIAŁANIA ZGODNIE Z KONCEPCJĄ ZRÓWNOWAŻONEGO SYSTEMU TRANSPORTU MORSKIEGO IMO (Sustainable Maritime Transportation System – *SMTS*)

1. Kultura bezpieczeństwa i zarządzanie środowiskiem.
2. Kształcenie i szkolenie w zawodach morskich oraz wsparcie marynarzy.
3. Efektywność energetyczna i współdziałanie statku i portu.
4. Zaopatrzenie statków w energię.
5. Systemy wsparcia i doradztwa w ruchu morskim.
6. Bezpieczeństwo morskie (piractwo).
7. Współpraca techniczna.
8. Nowa technologie i innowacje.
9. Mechanizmy finansowe, odpowiedzialność i ubezpieczenia morskie.
10. Zarządzanie oceanami i morzami.

1. KULTURA BEZPIECZEŃSTWA I ZARZĄDZANIE ŚRODOWISKIEM

KONTEKST – W celu prowadzenia handlu światowego w bezpieczny, niezawodny i wydajny sposób, którego wymaga transport morski konieczne są globalne ramy regulacyjne, oparte na konwencjach IMO, a obejmujących wszystkie aspekty żeglugi międzynarodowej.

Te ramy promują bezpieczeństwo, maksymalizują efektywność energetyczną i oszczędność zasobów oraz minimalizują zanieczyszczenia, jednocześnie umożliwiając bezproblemowy i niezawodny transport morski na całym świecie. Aby to osiągnąć to, każdy podmiot w ramach Systemu Transportu Morskiego, musi działać w sposób odpowiedzialny, stosując się do najlepszych praktyk i zasad ich wdrażania, od projektu statku, poprzez kolejne etapy od jego budowy, poprzez wszystkie fazy działania, aż do jego końcowej utylizacji, recyklingu i zakończenia okresu użytkowania. A kultura bezpieczeństwa i zarządzania środowiskiem powinny być promowane i wcielane w działania poprzez wszystkich „aktorów”, tak aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu morskiego.

IMO reguluje wszystkie aspekty żeglugi międzynarodowej i obecnie obowiązują 53 instrumenty traktatowe (w tym: konwencje SOLAS i MARPOL - główne konwencje dotyczące bezpieczeństwa i zanieczyszczenie mórz), poparte setkami kodeksów i wytycznych IMO, obejmujących cały okres użytkowania statków handlowych, od „kołyski po grób”.

PARTNERZY IMO – wszyscy „aktorzy” systemu transportu morskiego

CEL 1 – Zrównoważony system transportu morskiego musi promować kulturę bezpieczeństwa, wspieraną przez globalne standardy i ich rygorystyczne egzekwowanie. Te globalne standardy powinny zapewniać „równe warunki”, ale kultura bezpieczeństwa powinna wykraczać poza zwykłe regulacje, poprzez zgodność i dostarczanie wartości dodanej dla Systemu poprzez promocję bezpieczeństwa.

CEL 2 – Zrównoważony system transportu morskiego musi minimalizować wpływ żeglugi na środowisko i działalność przemysłu morskiego. Zarządzanie środowiskowe powinno znaleźć odzwierciedlenie w rozwoju i wdrażanie światowych standardów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom i ochrony środowiska morskiego.

2. EDUKACJA I SZKOLENIE W ZAWODACH MORSKICH ORAZ WSPARCIE MARYNARZY

KONTEKST – Sektor żeglugi będzie rozwijać się z wykorzystaniem coraz bardziej wyrafinowanych urządzeń w celu zwiększenia bezpieczeństwa statków i ładunków, planowania tras i nawigacji, przeładunków, monitorowania efektywności energetycznej, kontroli oraz zapobiegania zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statku i zarządzania środowiskiem.

Nowo wprowadzone urządzenia spowodują, że załogi będą wykonywać nowe lub inne funkcje. Zmodernizowany lub nowy sprzęt, wraz z ewoluującymi procedurami pokładowymi w całym okresie kariery marynarza będą wymagały dalszego szkolenia.

Ponadto rozwój Systemu transportu morskiego będzie wymagał szkolenia, edukacji i nabywania zdolności przez profesjonalistów morskich dla szerszego systemu – w tym inżynierów, prawników, personelu portowego, armatorów i menedżerów okrętowych oraz służb ubezpieczeniowych.

PARTNERZY IMO – Branża transportu morskiego, w tym projektanci i budowniczowie statków, twórcy technologii morskich i producenci wyposażenia okrętowego i sprzętu, reprezentanci marynarzy i organizacje udzielające wsparcia i opieki marynarzom (ITF), uczelnie morskie i ośrodki treningowe, międzynarodowe uczelnie morskie, władze państwa bandery i portu, Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP).

CEL 1 – Zrównoważony system transportu morskiego wymaga odpowiednio przeszkolonych i wykształconych marynarzy.

CEL 2 – Jakość życia marynarzy na morzu jest ważna dla utrzymania i rozwoju morskiej branży transportowej, jako atrakcyjna opcja kariery.

CEL 3 – Wspieranie ciągłego, globalnego rozwoju branży transportu morskiego przez – odpowiednio przeszkolonych i wykształconych profesjonalistów. Specjaliści potrzebują ciągłych szkoleń z zakresu prawa, inżynierii, zarządzania statkami i przeładunków portowych.

3. EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA I WSPÓŁDZIAŁANIE NA LINII STATEK-PORT

KONTEKST – Żegluga to zdecydowanie najbardziej efektywny energetycznie środek transportu masowego. Niemniej jednak, wysiłki mające na celu znalezienie sposobów na poprawę efektywności muszą być kontynuowane. Żegluga ciągle poszukuje sposobów na dalszą redukcję paliwa zużycie w celu poprawy efektywności energetyki statków (i zmniejszenia „śladu węglowego”).

Dążenie do osiągania coraz większej wydajności musi być kontynuowane w równoległe do zmieniającego się zapotrzebowania na transport morski, w celu sprawnej obsługi wymaganych poziomów ładunku transportu w nadchodzących dziesięcioleciach. Oprócz statków poprawę efektywności muszą zapewnić porty, które muszą zapewniać wydajną obsługę i niezbędną infrastrukturę morską, a także inne podmioty w łańcuchu logistycznym dotyczącym obsługi ładunków, zarządzania ruchem statków i trasami.

PARTNERZY IMO – Branża transportu morskiego na morzu i na lądzie, towarzystwa klasyfikacyjne, zarządcy statków, właściciele ładunków; a także władze państwa bandery i portu, organy administracyjne - w portach władze portowe, celne, imigracyjne, policja, organy ds. zdrowia, żywności i rolnictwa); biznes morski (w tym operatorzy portowi sektora prywatnego, załadowcy, agenci statkowi, organizacje handlowe, armatorzy i właściciele statków). Międzynarodowe organizacje, takie jak Światowa Organizacja Celna (WCO), Światowa Organizacja Handlu (WTO), Konferencja Narodów Zjednoczonych na temat Międzynarodowego Prawa Handlowego (UNCITRAL) i Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie Handel i Rozwój (UNCTAD).

Cel 1 – STSM poza efektywnością statku, interfejs statek-port przez usprawnienia i standaryzację dokumentacji dostaw, jak i odbioru ładunku, poprawa koordynacji i promowanie wykorzystania elektronicznych systemów odprawy statków, ładunków, załóg i pasażerów.

Cel 2 – STSM wymaga wydajnych obiektów portowych, aby utrzymać sprawność/efektywność statków na najwyższym poziomie (np. czyszczenie kadłuba i polerowanie śrub statków, specjalistyczne paliwa i usługi energetyczne – zasilanie z lądu). Infrastruktura logistyczna powinna zapewnić statkom optymalną prędkość poprzez logistykę ładunków i planowanie portów, cumowanie na czas, wyznaczanie trasy pogodowej). Wszystkie te elementy stanowiłyby część „holistycznej” koncepcji efektywności energetycznej dla całego systemu żeglugi. Innowacje i najlepsze praktyki służyłyby wydajnej eksploatacji statku i komunikacji między statkiem, a lądem.

4. ZAOPATRZENIE STATKÓW W ENERGIĘ

KONTEKST – Statki nie mogą być eksploatowane bez paliwa, a paliwo musi dostarczać przemysł naftowy i energetyczny poprzez swoje terminale w portach. Żegluga tradycyjnie używała ciężkiego oleju opałowego, ale globalne społeczeństwo wymaga teraz coraz mniejszych emisji. W rezultacie rygorystyczne wprowadzono środki kontroli emisji. Aby spełnić te środki kontroli emisji, konieczne są innowacje i nowe technologie – np. technologie oczyszczania spalin i nowe technologie silnikowe. Jakość oleju opałowego ma bezpośredni związek z emisją: w związku z tym konieczne są odpowiednie normy jakościowe dla oleju opałowego (ISO) i ich wdrożenie.

PARTNERZY IMO – Przemysł naftowy i rafineryjny; porty i terminale; klastry technologii morskich, w tym towarzystwa klasyfikacyjne; dostawcy paliw, a także agencje rządowe odpowiedzialne za energię.

CEL 1 – STSM wymaga zapewnienia globalnej dystrybucji i dostępności odpowiednich jakościowo paliw żeglugowych. Obiekty portowe zapewniające paliwo dla statków powinna być zaaranżowane na podstawie właściwej oceny przyszłego zapotrzebowania na paliwa

CEL 2 – Zgodnie z coraz większymi wymaganiami w zakresie czystości powietrza i redukcji emisji GHG, Zrównoważony Transport Morski musi mieć dostęp do szerokiej gamy czystej energii, takiej jak LNG i paliwa o niskiej zawartości siarki. Ponadto obciążenia i koszty zapewnienia zgodności z surowymi normami kontroli emisji, np. przepisy dotyczące zaw. siarki, nie powinny być narzucane użytkownikom, przez branżę shippingową.

CEL 3 – Zrównoważony system transportu morskiego powinien promować partnerstwo między dostawcami energii z przemysłu i sektorem żeglugowym w celu budowania sieci bunkrowania nowych rodzajów paliw. Ten cel ewidentnie wiąże się z interesami planowania portów, administracjami bander i krajową administracją morską, a także właścicielami ładunków i branży usług transportowych.

5. SYSTEMY WSPARCIA I DORADZTWA W RUCHU MORSKIM

KONTEKST – Zastosowanie oceanach staje się bardziej intensywne w wyniku wzrostu morskiego transportu i innych zastosowań, takich jak eksploracji morza, wykorzystywania odnawialnych źródeł energii i tradycyjnych źródeł energii, rybołówstwa i turystyki (w tym wzrostu żeglugi np. na wodach polarnych i innych dla celów turystyki po morzu).

Na bardziej zatłoczonych morzach, o większym natężeniu ruchu i większe statki, trasy żeglugowe będą musiały być wspierane przez lepsze i bardziej przejrzyste systemy informacyjne (w tym poprzez usługi meteorologiczne, oceanograficzne i hydrograficzne, pomoce nawigacyjne, technologie takie jak System Kontroli Ruchu Statków (VTS), Globalny Morski System Alarmowy i Bezpieczeństwa (GMDSS) i łączności satelitarnej), dla statków aby osiągnąć wymaganą efektywność przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa.

Podobnie szybki postęp technologiczny w nawigacji niesie ze sobą wyzwania zarówno dla bezpieczeństwa, jak i wydajność, podobnie jak ogólny brak standaryzacji w branży okrętowej pod kątem harmonizacji sprzętu i systemów. Oczekuje się e-nawigacji integrującej istniejące i nowe narzędzia nawigacyjne, w szczególne narzędzia elektroniczne, w systemie światowym, które przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa nawigacyjnego, jednocześnie zmniejszając obciążenie nawigatora.

PARTNERZY IMO – FAL IMO - grupy wsparcia technologii morskich; zarządcy statków; załogi statków; jak również administracje flagi i władze portowe; międzyrządowe organizacje, takie jak International Hydrographic Organizacja (IHO); i organizacje międzynarodowe, takie jak Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA).

CEL – Zrównoważony system transportu morskiego wymaga współpracy i harmonizacji w opracowanie optymalnych systemów nawigacji, w tym: usług pilotażowych i lodołamania, w razie potrzeby wykorzystania inteligentnych systemów wyznaczania tras i tras pogodowych, w tym e-nawigacja, aby zoptymalizować bezpieczeństwo i oszczędność paliwa. Wiarygodne wykresy, oparte na aktualnych danych hydrograficznych, dane oceanograficzne i środowiskowe mają ogromne znaczenie. Należy również zwrócić uwagę na: dalszą rozbudowę systemów informacji o ruchu żeglugowym drogowym takich jak: koncepcja Marine Electronic Highway.

6. BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW NA MORZU (PIRACTWO)

KONTEKST – Zagrożenia bezpieczeństwa dla żeglugi mają wpływ na przepływy towarów/handel morski. Szkodliwe konsekwencje incydentów związanych z bezpieczeństwem mogą mieć wpływ w szczególności na najbiedniejszych, jeśli chodzi o bezpieczeństwo żywnościowe, jednocześnie zagrażając bezpieczeństwu energetycznemu świata.

Podstawowe przyczyny piractwa i napadów z bronią w rękę są złożone i często zakorzenione w sferze politycznej, gospodarczej i mogą wynikać z warunków socjalnych państw nadbrzeżnych, powodując: bezprawie i czyny przestępcze na lądzie, a także na morzu – szczególnie w przypadku piractwa u wybrzeży Somali. Te zagrożenia, a także inne zagrożenia bezpieczeństwa (takich jak terroryzm) będą nadal istnieć.

Handel światowy rozszerza się, obejmując nowe szlaki morskie i nowe porty, w niektórych przypadkach prowadzi do większego zatłoczenia ruchu żeglugowego regionów – tworząc nowe wyzwania w zakresie bezpieczeństwa.

System Transportu Morskiego podlega szeregu zagrożeń bezpieczeństwa, począwszy od piractwa i uzbrojonych napadów na statki, zagrożenia ze strony globalnego terroryzmu oraz bezprawny handel bronią, przemyt, handel narkotyków i osób oraz nielegalne lub niezgłoszone wędkarstwo.

PARTNERZY IMO – rządy i wielostronne organizacje odpowiedzialne za sprawy morskie, marynarkę wojenną i siły straży przybrzeżnej, służby celne oraz organy ścigania; inne organy zajmujące się ochroną i bezpieczeństwem szlaków morskich wykorzystywanych w handlu międzynarodowym; przemysł żeglugowy; władze portowe i morskie; w tym wszystkie podmioty odpowiedzialne za wdrożenie i egzekwowanie wymogów bezpieczeństwa w ramach Kodeksu ISPS.

CEL – marynarze, statki i szlaki żeglugowe muszą być chronione przez społeczności, które z nich żyją i czerpią korzyści z handlu morskiego. Środki ochrony muszą być zdolne do reagowania na zagrożenia związane z handlem morskim, statkami i marynarzami. Należy również wziąć pod uwagę zwiększone koszty zapewnienia bezpieczeństwa, co niszczy zrównoważony rozwój żeglugi. Musi być wdrożony i egzekwowany Kodeks Dostawców usług internetowych, nie tylko na pokładach wszystkich statków, ale także we wszystkich portach obsługujących międzynarodowy transport morski

7. WSPÓŁPRACA TECHNICZNA

KONTEKST – Wraz z rozwojem handlu na całym świecie, do systemu transportu morskiego wejdą nowi aktorzy.

Nowe porty zostaną otwarte w rozwijającym się świecie, a istniejące porty zostaną zmodernizowane. Istniejące pomoce nawigacyjne zostaną poddane przeglądowi i konieczne będzie wprowadzenie nowych pomocy na wschodzących obszarach handlowych. Dziś duża część statków handlu międzynarodowego jest już zarejestrowana w krajach rozwijających się, a zdecydowana większość marynarzy na statkach żeglugi międzynarodowej pochodzi z krajów rozwijających się. Udział w budowie statków w stocznjach krajów rozwijających się ciągle rośnie.

Budowanie potencjału morskiego w kraje rozwijające się powinny być aktywnie wspierane oraz w związku z tym Rządy krajów rozwijających się powinny rozpoznać krytyczne znaczenie rozwoju i wdrażania krajowych polityk morskich, podczas gdy wszystkie Rządy powinny dążyć do koordynowania ich odpowiednich polityki morskiej, w celu zapewnienia trwałości systemu zrównoważonego transportu morskiego.

PARTNERZY IMO – krajowi, międzynarodowi oraz globalne i regionalne organizacje pozarządowe z odpowiednią wiedzą techniczną, sektor prywatny, banki i instytucje finansowe, instytuty naukowe i uniwersytety morskie krajowe i międzynarodowe.

8. NOWE TECHNOLOGIE I INNOWACJE

KONTEKST – ilość nowych statków będzie coraz bardziej rosła i będą one coraz bardziej skomplikowane technicznie we wszystkich aspektach od fazy projektowania i budowy, po ich eksploatację, podczas gdy istniejące statki będą musiały być poddawane modernizacji sprzętu i wyposażenia, aby sprostać coraz bardziej rygorystycznym wymaganiom w zakresie efektywności/wydajności, a także wymaganiom środowiskowym, co będzie wymagać od nich dostosowania praktyk eksploatacyjnych i przestrzegania nowych wymogów regulacyjnych.

Ciągły postęp technologiczny wymaga zwiększenia dzielenia się wiedzą, doświadczeniem i *know-how*, tak by zmaksymalizować korzyści wynikające z innowacji i nowości technologicznych dla bezpieczeństwa żeglugi i zarządzania ochroną środowiska, a tym samym dla opłacalności sektora żeglugowego.

PARTNERZY IMO – rządy, organizacje pozarządowe, organizacje pozarządowe, innowatorzy techniczni - w tym budowniczowie statków, producenci silników, instytuty badawcze i towarzystwa klasyfikacyjne oraz osoby zaangażowane w żeglugę i rozwój portów.

CEL 1– Zrównoważony system transportu morskiego wymaga platformy ułatwiającej innowacje, prezentacje nowej technologii i jej zastosowań. Wymaga to również partnerstwa pomiędzy rządami, stoczniami budowy, towarzystwami klasyfikacyjnymi i producentami oraz jednostkami badawczo-rozwojowymi i uczelniami akademickimi. Przemysł morski powinien wykorzystać nowe technologie w celu maksymalizacji ochrony środowiska, a także w celu zwiększenia bezpieczeństwa, oraz przygotowania na nowe rodzaje ładunków i nowe branże. Rządy powinny zapewniać zachęty finansowe dla rozwoju

nowych technologii i innowacji dla sektora Systemu transportu morskiego.

CEL 2 – Zrównoważony system transportu morskiego powinien być wspierany ze źródeł finansowania, a budowa nowych statków lub przebudowa lub modyfikacja istniejących statków w celu spełnienia wymagań bezpieczeństwa i środowisko, powinna mieć na uwadze cykliczność sektora żeglugi.

CEL 3 – Zrównoważony system transportu morskiego opiera się na przepisach regulujących odpowiedzialność i odszkodowania w przypadku incydentów morskich, zgodnie z ich postanowieniami, dlatego wymagane są limity odpowiedzialności i odszkodowań za straty lub szkody wyrządzone osobom trzecim. Międzynarodowe ramy regulacyjne, które promują zharmonizowane podejście do alokacji i egzekucji zobowiązań i związane z nimi wymogi ubezpieczeniowe powinny pomóc w upewnieniu się, że koszty są utrzymywane na rozsądnym poziomie, podczas gdy ci, którzy ponoszą straty lub szkody, mają zapewnione natychmiastowe odszkodowanie.

9. MECHANIZMY FINANSOWE, ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UBEZPIECZENIA

KONTEKST – Branża żeglugowa będzie się rozwijać, stawiając czoła nowym wymogom regulacyjnym, ze względu na rosnącą świadomość ekologiczną i presję opinii publicznej. Oczekiwania są wyrażane przez rządy w procesach regulacyjnych zachodzących w IMO), dlatego żegluga będzie zaangażowana w bezpieczeństwo, poprawę efektywności i zarządzanie ochroną środowiska. Wymagania te mogą pociągać za sobą znaczne inwestycje kapitałowe (w tym doposażenie istniejących statków - retrofiting) w dającej się przewidzieć przyszłości i będzie to dalej kontynuowane przez następną generację statków. Ponadto w obecnym systemie wolnego handlu i gospodarki światowa, żegluga zawsze była długofalowym beneficjentem inwestycji, opierając się na wzroście handlu drogą morską i na ekspansji gospodarczej świata. Dlatego zastój w światowej gospodarce może bezpośrednio wpływać na popyt i na podaż, a tym samym na bilans całkowitej zdolności przewozowej statków, oraz rentowność branży żeglugowej.

Konsekwencje finansowe wypadków żeglugowych mogą być znaczące dla armatorów, zainteresowanych stron, załóg statków i pasażerów, a także dla środowiska, oraz dla tych państw których dobrobyt zależy od utrzymania czystych mórz. Szybka i odpowiednia rekompensata za uzasadnione straty lub poniesione szkody są konieczne dla utrzymania solidnych przedsiębiorstw i oczekiwane są przez społeczeństwa obywatelskie.

PARTNERZY IMO – branża żeglugowa i finansowa, ubezpieczyciele.

CEL – aktorzy zaangażowani w różne wykorzystanie oceanów muszą zaangażować się w działania informacyjne i koordynację interesów dla ochrony oceanu i dobrego zarządzania oceanami. Celem powinna być harmonizacja inicjatyw, dokładne omówienie skutków przewidywanych środków i przepisów na System Transportu Morskiego w celu zapewnienia, że będzie on trwały i że może ciągle efektywnie świadczyć swoje usługi.

10. ZARZĄDZANIE OCEANAMI /MORZAMI

KONTEKST – Wraz z rozwojem gospodarek światowych korzystanie z oceanów na świecie nasila się, a nowe wyzwania trzeba przewyżać i rozwiązywać sprzeczne interesy, biorąc pod uwagę zasady Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie Morza (UNCLOS) i globalne normy innych odpowiednich Instrumentów prawnych.

System transportu morskiego będzie podlegać w kolejnych latach konkurującym interesom w zastosowaniach oceanicznych, począwszy od napięć takich jak te, które istnieją między troską o środowisko i naciskami na ochronę przestrzeni oceanicznych dla użytkowników innych niż sektor żeglugowy (na przykład zarządzanie morzami przez tworzenie szczególnie wrażliwych obszarów morskich), a zwiększonym zapotrzebowaniem na powiększanie pojemności ładunków morskich.

Dla osiągnięcia równowagi, wymagana będzie koordynacja pomiędzy konkurującymi interesariuszami, a wszelkie koszty dla oczekiwanej harmonii powinny być są sprawiedliwie rozłożone. Wszelkie realokacje wykorzystania oceanów muszą być prawidłowe zrozumiałe i uzgodnione przez wszystkich zainteresowanych, z wykorzystaniem odpowiednio zharmonizowanych, globalnych norm i zapewniając trwałość dla różnego podejścia w wykorzystaniu mórz.

PARTNERZY IMO – organizacje systemu Narodów Zjednoczonych, rządy, organizacje pozarządowe i międzyrządowe - intergovernmental organizations (IGOs).

Dlaczego Polska powinna
zostać Członkiem Rady IMO
na kadencję 2022-2023 ?

Dziękuję za uwagę



dr inż. Krzysztof Kołwzan
Kierownik Ośrodka ds. IMO
Polski Rejestr Statków S.A.

Email: k.kolwzan@prs.pl



8th INTERNATIONAL MARITIME CONGRESS

14-15.09.2021 SZCZECIN



SIGN UP

MARITIME-CONGRESS.COM.PL