

List otwarty państw nadbrzeżnych Morza Bałtyckiego i Morza Północnego
oraz Islandii w sprawie rosnących zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego
do międzynarodowej społeczności morskiej

My, państwa nadbrzeżne Morza Bałtyckiego i Morza Północnego (Belgia, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Łotwa, Litwa, Holandia, Norwegia, Polska, Szwecja i Zjednoczone Królestwo) wraz z Islandią, zwracamy się do Międzynarodowej Społeczności Morskiej – w szczególności do państw bandery i państw portu, władz krajowych, rejestrów bandery, towarzystw klasyfikacyjnych, przedsiębiorstw żeglugowych, menedżerów i operatorów, a także marynarzy, z niniejszym listem.

Drodzy członkowie Międzynarodowej Społeczności Morskiej,

Nowoczesny transport morski opiera się zasadniczo na niezawodności nawigacji satelitarnej. Od ponad trzech dekad w globalnej żegludze rozwijały się operacje morskie w coraz większym stopniu bazujące na danych o położeniu, czasie i nawigacji (PTN) dostarczanych przez systemy satelitarne. Ta zmiana przyniosła dużą efektywność, ale także stworzyła nowe zależności.

Dokładne i nieprzerwane działanie Globalnych Systemów Nawigacji Satelitarnej (GNSS) nie jest luksusem technicznym, jest to krytyczny wymóg bezpieczeństwa. Sygnały GNSS wspierają nie tylko nawigację statku, ale także precyzyjną synchronizację czasu, niezbędną dla systemów takich jak światowy system łączności alarmowej i bezpieczeństwa na morzu (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS). Zakłócenie tych sygnałów stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa i niezawodności transportu morskiego.

Obecnie stoimy przed nowymi sytuacjami związanymi z bezpieczeństwem, pojawiającymi się na skutek rosnących zakłóceń sygnału GNSS na wodach europejskich, szczególnie w regionie Morza Bałtyckiego. Te zakłócenia, pochodzące z Federacji Rosyjskiej, pogarszają bezpieczeństwo żeglugi międzynarodowej. Wszystkie jednostki są zagrożone.

Równie istotna jest integralność Automatycznego Systemu Identyfikacji (AIS), który odgrywa kluczową rolę w koordynacji transportu morskiego, zwiększaniu świadomości sytuacyjnej oraz reagowaniu na sytuacje zagrożenia. Zakłócanie lub fałszowanie danych AIS zagraża bezpieczeństwu morskiemu, zwiększa ryzyko wypadków i poważnie utrudnia działania ratunkowe.

Dlatego wzywamy międzynarodową społeczność morską oraz władze krajowe do:

1. Uznania zakłóceń systemu GNSS i manipulacji systemem AIS za zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.
2. Zapewnienia, aby statki miały odpowiednie możliwości i właściwie przeszkolone załogi, zgodnie z wymaganiami międzynarodowych konwencji, aby bezpiecznie operować podczas przerw w działaniu systemów nawigacyjnych.
3. Współpracy przy opracowywaniu alternatywnych naziemnych systemów radionawigacyjnych, które będą mogły być używane zamiast GNSS w przypadku przerw w działaniu, utraty sygnału lub zakłóceń.

Utrzymanie zaufania do żeglugi morskiej wymaga czegoś więcej niż technologii – wymaga odpowiedzialności, przejrzystości i zdecydowanego działania. Musimy zadbać o bezpieczeństwo naszych mórz, także gdy systemy zawodzą lub występują zakłócenia.

Ponadto, uznając kluczową rolę transportu morskiego w handlu i gospodarce światowej oraz podkreślając znaczenie bezpiecznej, efektywnej i ekologicznie zrównoważonej żeglugi, podkreślamy, że pełne i konsekwentne wdrażanie przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) jest fundamentalne dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawnego funkcjonowania żeglugi oraz ochrony marynarzy i środowiska morskiego, zwłaszcza w pojawiających się nowych sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo na morzu, takich jak rosnące wykorzystanie statków floty cieni do omijania sankcji międzynarodowych.

W celu utrzymania i wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym wymagamy, aby wszystkie statki korzystające z wolności żeglugi ściśle przestrzegały obowiązującego prawa międzynarodowego, zarówno zwyczajowego, jak i konwencji międzynarodowych, w tym Konwencji z 1972 r. w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG), Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) oraz wszystkich innych stosownych konwencji i rezolucji IMO zawierających powszechnie przyjęte międzynarodowe zasady i standardy, o których mowa w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS).

Chcemy szczególnie podkreślić następujące kwestie:

1. Statki powinny pływać pod banderą tylko jednego państwa, a statki pływające pod banderami dwóch lub więcej państw, korzystające z nich tak, jak jest im wygodnie, mogą być traktowane jako statki bez przynależności państwowej, zgodnie z artykułem 92 UNCLOS.
2. Statki muszą posiadać ważną dokumentację i certyfikaty zgodnie z wyżej wymienionymi Konwencjami IMO, w tym między innymi ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, zgodnie z zasadami określonymi w artykule VII Konwencji o odpowiedzialności cywilnej z 1992 roku oraz artykule 7 Konwencji bunkrowej z 2001 roku.
3. Przedsiębiorstwa żeglugowe muszą utrzymywać system zarządzania bezpieczeństwem na statkach, zgodnie z rozdziałem IX SOLAS (Kodeks ISM).
4. Państwa bandery powinny podejmować wszelkie niezbędne kroki, aby zapewnić, że statki pływające pod ich banderą wypływają w morze z poszanowaniem wymogów międzynarodowych przepisów i norm, w tym dotyczących kontroli w celu utrzymania stanu statków po przeglądzie zgodnie z art. 94 i 217 UNCLOS oraz prawidłem I/11 SOLAS. Działania te obejmują zakaz żeglugi statków, które nie spełniają tych wymogów.
5. Statki w podróży morskiej powinny spełniać odpowiednie wymagania Konwencji STCW, prawidła 14 rozdziału V Konwencji SOLAS oraz prawidła 5 COLREG dotyczących pełnienia wachty i obserwacji na mostku.
6. Statki powinny utrzymywać urządzenia AIS i LRIT w ciągłym działaniu zgodnie z wymaganiami SOLAS V/19.2.4.7, A.1106(29) oraz SOLAS V/19-1.5.
7. Statki muszą przekazywać informacje o identyfikacji statku oraz inne wymagane dane podczas wchodzenia na obszar objęty systemem zgłaszania statków zgodnie z SOLAS V/11.7:

SOLAS V/11.7: 7 Kapitan statku powinien postępować zgodnie z wymaganiami przyjętych systemów zgłaszania statku i składać odpowiednim władzom raporty,

zawierające wszystkie informacje wymagane zgodnie z warunkami pracy każdego takiego systemu.

8. Statki muszą utrzymywać jasną komunikację z odpowiednimi organami morskimi, w tym w zakresie systemów zgłaszania statków i służb kontroli ruchu statków (VTS) (SOLAS V/11.7 SOLAS V/12.4 (VTS)).
9. Statki powinny przestrzegać lokalnych ograniczeń żeglugowych oraz wszelkich obowiązkowych systemów wyznaczania tras żeglugowych przyjętych przez IMO zgodnie z prawidłem 10.7 rozdziału V Konwencji SOLAS. Inne przyjęte przez IMO środki wyznaczania tras żeglugowych i obszary, których należy unikać, wyznaczone w ramach IMO i HELCOM, należy brać pod uwagę w razie potrzeby dla zapewnienia bezpiecznej żeglugi.

SOLAS V/10.7: 7 Statek powinien wykorzystywać obowiązkowy system tras żeglugowych przyjęty przez IMO, wymagany dla jego kategorii lub przewożonego ładunku oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami, chyba że istnieją poważne powody, by z konkretnego systemu nie korzystać. Każdy taki powód powinien być zapisany w dzienniku okrętowym.

10. Statki muszą zgłaszać incydenty związane ze zrzutem oleju i innych szkodliwych substancji, zgodnie z wymogami przepisów międzynarodowych i krajowych (art. 8 i Protokół I Konwencji MARPOL, art. 4 Międzynarodowej konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie z 1990 roku, art. 3 Protokołu w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie z 2000 roku).
11. Na statkach powinny znajdować się plany awaryjne dotyczące zanieczyszczenia olejami i zanieczyszczenia morza, zgodnie z wymogami Konwencji MARPOL (Załącznik I prawidło 37, Załącznik II, prawidło 17).
12. Na statkach powinny znajdować się zatwierdzone przez państwo bandery plany operacji statek-statek, zgodnie z prawidłem 41 Załącznika I do Konwencji MARPOL.
13. Statki nie powinny dokonywać transferów statek-statek bez odpowiedniego i terminowego powiadomienia państwa nadbrzeżnego, w którego wyłącznej strefie ekonomicznej ma się odbyć transfer (Konwencja MARPOL, Załącznik I, prawidło 42).

Państwa nadbrzeżne Morza Bałtyckiego i Morza Północnego z Islandią:

Belgia
Dania
Estonia
Finlandia
Francja
Niemcy
Islandia
Łotwa
Litwa
Holandia
Norwegia

Polska
Szwecja
Zjednoczone Królestwo