



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 01/2023

Zestawienie postanowień IMO - II półrocze 2022 r.

ZESTAWIENIE WYMAGAŃ IMO W II PÓŁROCZU 2022 R.**REZOLUCJE 106 sesji KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU (MSC 106) (2-11.11.2022 r.)****Rezolucja MSC.519(106) Zobowiązania państw członkowskich w zakresie usług poszukiwawczych i ratowniczych na mocy Konwencji SOLAS i SAR w kontekście konfliktów zbrojnych**

W obliczu konfliktu zbrojnego związanego z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, rezolucja potwierdza, że wszystkie państwa będące stronami Konwencji SAR powinny zapewnić świadczenie skutecznych i wydajnych usług SAR wobec osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu a działania SAR powinny być świadczone niezależnie od narodowości, statusu osoby lub okoliczności, w jakich ta osoba się znajduje.

Rezolucja wzywa państwa członkowskie do powstrzymania się podczas konfliktu zbrojnego od:

1. uniemożliwiania wykonywania swoich funkcji przez jednostki i obiekty SAR oraz utrudniania skutecznej i sprawnej koordynacji operacji SAR przez ratownicze centra koordynacyjne (RCC i RSC);
2. utrudniania działań służbom SAR poprzez zajęcie jednostek i obiektów SAR oraz ich załóg; oraz
3. przetrzymywania członków załóg jednostek i obiektów SAR oraz personelu RCC/RSC.

Rezolucja MSC.520(106) Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS, 1974) (rozdział II-2)

Rezolucja wprowadza do przepisu II-2/4.2.1.7 Konwencji SOLAS termin „potwierdzony przypadek (temperatura zapłonu)”, zdefiniowany w przepisie II-2/3.59, jak również konsekwentne zmiany do przepisu II-2/1.2.5 w celu umożliwienia stosowania przepisu II-2/4.2.1.6 do 4.2.1.8 do wszystkich statków, w tym tych zbudowanych przed 1 lipca 2012 r.

Przyjęte poprawki mają na celu zapobieganie dostarczaniu paliwa olejowego niespełniającego wymagań Konwencji SOLAS w zakresie temperatury zapłonu (60°C). Poprawki dodają nowe definicje i zapisy do przepisu II-2/4 SOLAS (Prawdopodobieństwo zapłonu), w tym wymaganie, aby statki przewożące paliwo olejowe przed bunkrowaniem otrzymały deklarację podpisaną i poświadczoną przez przedstawiciela dostawcy paliwa, że dostarczone paliwo olejowe jest zgodne z przepisem II-2/4.2.1 SOLAS oraz z metodą badania zastosowaną do określenia temperatury zapłonu.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2026 roku.

Rezolucja MSC.521(106) Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS, 1974) (Rozdział XV)

Rezolucja wprowadza do Konwencji SOLAS nowy rozdział XV - *Środki bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy*.

Rezolucja jest powiązana z rezolucją MSC.527(106), która zawiera Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP). Kodeks ma charakter obowiązkowy na mocy Rozdziału XV Konwencji SOLAS.

Celem ww. instrumentów jest zapewnienie minimalnych norm bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy oraz samego personelu, jak również uwzględnienie szczególnych zagrożeń związanych z działalnością morską w sektorach offshore i energetycznym, takich jak operacje transferu personelu. Personel przemysłowy może być zaangażowany w budowę, konserwację, likwidację, eksploatację lub obsługę urządzeń morskich, takich jak farmy wiatrowe, a także instalacje morskie do wydobywania ropy naftowej i gazu, akwakulturę, górnictwo oceaniczne lub podobną działalność.

Nowy rozdział XV Konwencji SOLAS zacznie obowiązywać z dniem 1 lipca 2024 roku.

Rezolucja MSC.522(106) Poprawki do Protokołu SOLAS z 1978 r. związane z poprawkami do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS, 1974)

Rezolucja wprowadza zmiany do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego (Wzór E). Poprawki do Protokołu mają na celu ujednoczenie tego Certyfikatu ze wzorami certyfikatów w Dodatku (Certyfikaty) do Załącznika do Konwencji SOLAS, 1974, zmienionymi rezolucją MSC.496(105), w związku z modernizacją GMDSS.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2026 roku.

Rezolucja MSC.523(106) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC)

Rezolucja wprowadza niewielkie zmiany polegające na włączeniu stali austenitycznej o wysokiej zawartości manganu do tabeli 6.3. Te poprawki są związane z wykorzystaniem wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych w zbiornikach ładunkowych i paliwowych gazowców LNG i statków zasilanych LNG.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2026 roku.

Rezolucja MSC.524(106) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF)

Rezolucja wprowadza niewielkie zmiany polegające na włączeniu stali austenitycznej o wysokiej zawartości manganu do tabeli 7.3. Te poprawki są związane z wykorzystaniem wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych w zbiornikach ładunkowych i paliwowych gazowców LNG i statków zasilanych LNG.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2026 roku.

Rezolucja MSC.525(106) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych z 2011 r. (Kodeks ESP, 2011)

Rezolucja wprowadza zwiększone wymagania w zakresie badań zbiorników balastowych (WBT) oraz pustych przestrzeni na masowcach. Poprawki mają zastosowanie do masowców i zbiornikowców o pojedynczym i podwójnym poszyciu kadłuba.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 lipca 2024 roku.

Rezolucja MSC.526(106) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC)

Rezolucja wprowadza przyjęte na MEPC 78 rezolucją MEPC.345(78) poprawki do rozdz. 2 (Zdolność przetrwania statku i rozmieszczenie zbiorników ładunkowych) Kodeksu IBC, które dotyczą drzwi wodoszczelnych na statkach towarowych. Przedmiotowe poprawki odnoszą się do zdolności przetrwania i zapewniają wyłączenia związane z otworami wyposażonymi w wodoszczelne zamknięcia w celu uwzględnienia warunków dotyczących zalania.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 lipca 2024 roku.

Rezolucja MSC.527(106) Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP)

Rezolucja zawiera Kodeks IP, który na mocy na mocy Rozdziału XV Konwencji SOLAS ma charakter obowiązkowy. Ma on zastosowanie do statków towarowych, w tym szybkich jednostek towarowych certyfikowanych zgodnie z Kodeksem HSC 2000, o pojemności 500GT i większej, odbywających rejsy międzynarodowe, przewożących więcej niż 12 osób personelu przemysłowego (IP), ale nie więcej niż 60 osób.

Kodeks IP wejdzie w życie 1 lipca 2024 roku.

Rezolucja MSC.528(106) Zalecana współpraca w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, ratowania osób w niebezpieczeństwie na morzu oraz bezpiecznego sprowadzania rozbitków na ląd

Uznając konieczność wzmocnienia współpracy między państwami członkowskimi zgodnie z Konwencją SAR, rezolucja wzywa państwa członkowskie, działające w ramach swoich kompetencji jako państwa bandery, państwa nadbrzeżne i państwa portu, a także armatorów, kapitanów statków, marynarzy oraz inne odpowiednie organizacje i zainteresowane strony, do zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu poprzez:

1. należyte uwzględnienie potrzeby szybkiej i skutecznej współpracy we wszystkich fazach akcji poszukiwawczej i ratowniczej;
2. konieczność minimalizowania czasu, w którym rozbitkowie pozostają na statku udzielającym pomocy;
3. uwzględnienie, że zgodnie z prawem międzynarodowym operacja poszukiwawcza i ratownicza nie jest zakończona do czasu opuszczenia statku przez rozbitków i dostarczenia ich do bezpiecznego miejsca; oraz
4. promowanie współpracy pomiędzy państwami nadbrzeżnymi a państwami bandery statków biorących udział w operacjach SAR, zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z Konwencji SOLAS i SAR.

Rezolucja MSC.529(106) Oświadczenie o uznaniu morskich, mobilnych usług satelitarnych dostarczanych przez China Transport Telecommunication Information Group Co. Ltd (CTTIC) poprzez BDMSS

Komitet przyjął raport w sprawie wyników kontroli na miejscu przeprowadzonej przez zespół IMSO ds. oceny technicznej i operacyjnej w obiektach BDMSS w Chinach w dniach 11-16 lipca 2022 r., potwierdzając, że nierozwiązane kwestie wymagające weryfikacji na miejscu zostały pomyślnie rozwiązane i wykazane przez CTTIC.

Ponadto odnotowano ogólne poparcie dla uznania morskich mobilnych usług komunikacji satelitarnej dostarczanych przez CTTIC poprzez BDMSS do użytku w GMDSS, które wykazały zgodność z kryteriami określonymi w rezolucji A.1001(25).

W związku z powyższym Komitet uzgodnił, że CTTIC, za pośrednictwem BDMSS, spełniła kryteria ustanowione w celu uznania ich za dostawcę usług mobilnej łączności satelitarnej w GMDSS i przyjął oświadczenie o uznaniu morskich mobilnych usług satelitarnych dostarczanych przez CTTIC za pośrednictwem BDMSS.

Rezolucja MSC.530(106) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla systemów ECDIS

Rezolucja zawierająca Standardy techniczno-eksploatacyjne dla systemów ECDIS nowelizuje rezolucję MSC.232(82) i wprowadza stopniowe wdrażanie nowych specyfikacji produktów IHO (S-98, S-100 i S-101) dla ECDIS w trzyletnim okresie przejściowym od 1 stycznia 2026 r. do 1 stycznia 2029 r.

Komitet zgodził się na szczegółowe objaśnienie dat obowiązywania standardów:

- (a) jeśli zostaną zainstalowane w dniu lub po 1 stycznia 2029 r., spełnią normy eksploatacyjne nie gorsze niż określone w załączniku do niniejszej rezolucji
- (b) jeżeli zostaną zainstalowane w dniu lub po 1 stycznia 2026 r., ale przed 1 stycznia 2029 r., spełnią standardy eksploatacyjne nie gorsze niż określone w załączniku do niniejszej rezolucji lub standardy eksploatacyjne nie gorsze niż określone w załączniku do rezolucji MSC.232(82)
- (c) jeśli są zainstalowane w dniu lub po 1 stycznia 2009 r., ale przed 1 stycznia 2026 r., spełniają normy eksploatacyjne nie gorsze niż określone w załączniku do rezolucji MSC.232(82); oraz

d) jeżeli zostały zainstalowane w dniu 1 stycznia 1996 r. lub po tej dacie, ale przed dniem 1 stycznia 2009 r., spełniają normy eksploatacyjne nie gorsze niż określone w załączniku do rezolucji A.817(19), zmienionej rezolucjami MSC.64(67) i MSC.86(70);

Dodatkowo wyjaśniono zwrot „zainstalowane w dniu lub po 1 stycznia 2029 r.”:

(a) dla statków, dla których kontrakt na budowę został zawarty w dniu lub po 1 stycznia 2029 r., lub w przypadku braku kontraktu, zbudowanych w dniu lub po 1 stycznia 2029 r., każdą datę instalacji na statku; lub

(b) dla statków innych niż określone w punkcie (a) powyżej, umowną datę dostawy wyposażenia lub w przypadku braku umownej daty dostawy, rzeczywistą datę dostawy wyposażenia na statek w dniu lub po dniu 1 stycznia 2029 r.”

Rezolucja MSC.263(84)/rev.1 Znowelizowane standardy techniczno-eksploatacyjne i wymagania funkcjonalne dla LRIT

Z tekstu standardów LRIT wykreślono punkt 7.4 dot. aspektów finansowych.

Niniejsza rezolucja odwołuje rezolucje MSC.263(84), MSC.330(90) oraz MSC.400(95).

OKÓLNIKI KOMITETU MSC

MSC.1/Circ.892/Rev.1 Zalecenia dotyczące powiadamiania służb SAR o zaistniałych sytuacjach awaryjnych

Niniejszy okólnik zawiera wytyczne zapewniające wczesne powiadomienie służb SAR w sytuacjach awaryjnych. Państwa członkowskie są proszone o zwrócenie uwagi na załączone Wytyczne kapitanom statków, oficerom, kluczowemu personelowi lądowemu i wszelkim innym zainteresowanym stronom.

Niniejszy okólnik wchodzi w życie 1 stycznia 2024 r., zastępując od tej daty okólnik MSC/Circ.892.

MSC.1/Circ.1259/Rev.9 Poprawki do dokumentacji technicznej LRIT, Część 1

Okólnik wprowadza poprawki oraz korekty redakcyjne do dokumentacji technicznej LRIT, Część 1.

Należy go zawsze czytać łącznie z prawidłem SOLAS V/19-1, znowelizowanymi normami techniczno-eksploatacyjnymi i wymaganiami funkcjonalnymi dla systemu identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (rezolucja MSC.263(84), z późn. zm.) oraz systemem identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu - dokumentacja techniczna (część II) (okólnik MSC.1/Circ.1294, z późn. zm.).

Niniejszy okólnik odwołuje MSC.1/Circ.1259/Rev.8, a wszelkie odniesienia do MSC.1/Circ.1259/Rev.8 lub jego wcześniejszych wersji powinny być odczytywane jako odniesienia do obecnego okólnika.

MSC.1/Circ.1307/Rev.1 Zalecenia dotyczące przeglądów i certyfikacji statków na zgodność z wymaganiami w zakresie przekazywania informacji LRIT

Okólnik wprowadza poprawki oraz korekty redakcyjne do Zaleceń dotyczących przeglądów i certyfikacji statków na zgodność z wymaganiami w zakresie przekazywania informacji LRIT.

Zalecenia przedstawiają szereg alternatywnych opcji dokumentowania zgodności wyposażenia statkowego z wymaganiami prawideł SOLAS V/19-1.6 i V/19-1.7 oraz powiązanych z nimi przepisów Zrewidowanych standardów techniczno-eksploatacyjnych i wymagań funkcjonalnych dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (zrewidowane standardy działania) przyjętych rezolucją MSC.263(84), z późn. zm.. Zalecenia określają także podejście, które należy przyjąć podczas przeglądów i certyfikacji zgodności statków, od których wymaga się przekazywania informacji LRIT, z wyżej wymienionym obowiązkiem. Zalecenia należy czytać łącznie z prawidłem SOLAS V/19-1 oraz Znowelizowanymi standardami techniczno-eksploatacyjnymi.

Niniejszy okólnik odwołuje MSC.1/Circ.1307 a wszelkie odniesienia do MSC.1/Circ.1307 powinny być odczytywane jako odniesienia do obecnego okólnika.

MSC.1/Circ.1315/Rev.1 Zmienione wytyczne dotyczące uznawania stałych instalacji gaśniczych proszkowych dla obrony statków przewożących skroplone gazy luzem

Zachęca się państwa członkowskie do stosowania załączonych Zmienionych wytycznych do zatwierdzania stałych instalacji gaśniczych proszkowych zainstalowanych w dniu 1 lipca 2023 r. lub po tej dacie do ochrony statków przewożących skroplone gazy luzem oraz do zwrócenia na te wytyczne przez projektantów statków, armatorów, producentów sprzętu, laboratoriów badawczych i innych zainteresowanych stron.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1315. Istniejące stałe systemy gaśnicze na suchy proszek do ochrony statków przewożących skroplone gazy luzem zatwierdzone w oparciu o MSC.1/Circ.1315 i zainstalowane przed 1 lipca 2023 r. powinny być dopuszczone do dalszej eksploatacji, o ile są zgodne do użytku.

MSC.1/Circ.1376/Rev.5 Poprawki do Ciągłości planu usług systemu LRIT

Okólnik zawiera wytyczne i procedury zapewniające kontynuowanie funkcjonowania systemu LRIT, które są adresowane do operatorów centrów danych LRIT oraz Międzynarodowego Centrum Wymiany LRIT.

Okólnik odwołuje MSC.1/Circ.1376/Rev.4.

MSC.1/Circ.1403/Rev.2 Poradnik NAVTEX

Okólnik zawiera znowelizowany Poradnik NAVTEX, który zastępuje dotychczasowy tekst i wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2023 roku.

MSC.1/Circ.1503/Rev.2 ECDIS - Poradnik dobrych praktyk

Okólnik zawiera znowelizowany Poradnik dobrych praktyk ECDIS, który zbiera w jednym, skonsolidowanym dokumencie odpowiednie wskazówki z siedmiu poprzednich okólników ECDIS. Wytyczne składają się z ośmiu następujących sekcji:

- A. Wymogi dotyczące przewozu map zawarte w Konwencji SOLAS
- B. Konserwacja oprogramowania ECDIS
- C. Aktualizacje pokładowego ECDIS
- D. Nieprawidłowości w działaniu zidentyfikowane w ECDIS
- E. Różnice między systemem wyświetlania map rastrowych (RCDS) a ECDIS
- F. Szkolenie w zakresie ECDIS
- G. Przejście z mapy papierowej na nawigację ECDIS
- H. Wytyczne dotyczące szkolenia i oceny w zakresie operacyjnego wykorzystania symulatorów ECDIS

Podręcznik jest adresowany w szczególności do inspektorów kontroli państwa portu, właścicieli statków, kapitanów, uznanych organizacji, inspektorów kontroli państwa bandery i innych podmiotów.

Mimo że niniejsze wytyczne zastępują siedem okólników IMO związanych z ECDIS, nadal istnieje kilka innych okólników IMO, które również w różnym stopniu odnoszą się do kwestii związanych z ECDIS.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1503/Rev.1.

MSC.1/Circ.1614/Rev.1 Tymczasowe wytyczne dotyczące środków ratunkowych dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych

Niniejsze wytyczne, które nakreślają możliwe metody ograniczające niebezpieczeństwa, o których mowa w sekcji 8.3 części I-A Kodeksu polarnego (Środki i urządzenia ratunkowe,) zostały uzupełnione o nowe zapisy dotyczące metodologii obliczania maksymalnego czasu akcji ratowniczej. Wytyczne,

które podlegają okresowym przeglądom, tak aby uwzględniały doświadczenie zdobywane podczas eksploatacji, są adresowane do projektantów, stoczni, armatorów i właścicieli statków, oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za środki ratunkowe przeznaczone na statki uprawiające żeglugę na wodach polarnych.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1614.

MSC.1/Circ.1630/Rev.1 Zmienione ustandaryzowane formularze dotyczące oceny środków ratunkowych i raportów z prób

Okólnik jest jednym z sześciu formularzy odpowiadających wyposażeniu, o którym mowa w rozdziałach II-VII Kodeksu LSA. Powstał on w wyniku podziału okólnika MSC/Circ.980 wraz z Dodatkami (*Przeгляд уjedноliconej oceny morskich środków ratowniczych i formularzy dla prób tych środków*). Formularze załączone do niniejszego okólnika dotyczą urządzeń, z rozdziału IV Kodeksu LSA. tzn. jednostek ratunkowych (nadmuchiwanym tratw ratunkowych; sztywnych tratw ratunkowych; komponentów do jednostek ratunkowych; łodzi ratunkowych opuszczanych za pomocą żurawików; łodzi ratunkowych swobodnego spadku).

Formularze są adresowane do Administracji i takich podmiotów jak producenci, ośrodki przeprowadzające próby, właściciele statków i inspektorzy. Ułatwiają one procedurę akceptacji zatwierdzania typu urządzeń, zatwierdzonych przez inne Administracje.

Rewizja aktualizuje odniesienia w związku z wycofanymi normami w „Badaniach technicznych membrany”, „Porowatości” i „Odporności na olej”.

MSC.1/Circ.1655 Ujednocione interpretacje rozdziału II-2 Konwencji SOLAS

Okólnik zawiera ujednocioną interpretację zapisów prawidła II-2/9 Konwencji SOLAS dotyczącą powstrzymywania pożaru, w zakresie kanałów i klap wentylacyjnych.

MSC.1/Circ.1656 Zalecenia operacyjne GMDSS dla statków w niebezpieczeństwie

Okólnik zawiera Zalecenia dotyczące stosowania odpowiednich urządzeń radiokomunikacyjnych w sytuacjach zagrożenia, zgodnie z rozdziałem IV Konwencji SOLAS, 1974, które powinny być umieszczone na mostkach statków w formie plakatu formatu A4.

Niniejszy okólnik wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r. i od tego dnia zastępuje COM/Circ.108.

MSC.1/Circ.1657 Procedury reagowania przez statek na alarmowanie o niebezpieczeństwie

Okólnik zawiera procedurę, którą powinien stosować personel radiowy na statkach podczas reagowania na alarmy o niebezpieczeństwie przez VHF, MF i HF, zgodnie z rozdziałem IV Konwencji SOLAS, 1974. Zaleca się, aby diagramy 1 i 2 zawarte w załączniku były umieszczone na mostkach statków w formie plakatów formatu A4.

Niniejszy okólnik wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r. i od tego dnia zastępuje COMSAR/Circ.25.

MSC.1/Circ.1658 Zalecenia dotyczące alarmowania w niebezpieczeństwie

Okólnik opisuje procedurę operacyjną dotyczącą alarmowania w niebezpieczeństwie, zgodnie z rozdziałem IV Konwencji SOLAS, 1974.

Niniejszy okólnik wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r. i od tego dnia zastępuje COMSAR/Circ.45.

MSC.1/Circ.1659 Zalecenia dotyczące rozpowszechniania informacji związanych z SAR przez międzynarodowe usługi rozszerzonych wywołań grupowych (EGC)

Okólnik zawiera zalecenia adresowane do służb poszukiwania i ratownictwa, które są zobowiązane do rozpowszechniania informacji związanych z SAR przez międzynarodowe usługi rozszerzonych wywołań grupowych (EGC).

MSC.1/Circ.1660 Zalecenia dotyczące szkolenia i korzystania z awaryjnych osobistych urządzeń radiowych (EPRD) w sytuacjach awaryjnych z wieloma poszkodowanymi

Okólnik zawiera zalecenia, które mają na celu zmniejszenie skutków złej komunikacji podczas działań poszukiwawczych i ratowniczych prowadzonych z użyciem osobistych urządzeń radiowych w sytuacjach zagrożenia życia przez wielu poszkodowanych.

MSC.1/Circ.1661 Zalecenia dotyczące wykorzystania wypadków i wyciągniętych z nich wniosków w kształceniu i szkoleniu marynarzy

Zamieszczone w okólniku zalecenia mają na celu dostarczenie instruktorom praktycznych procedur pozwalających na skuteczniejsze wykorzystanie wypadków i wyciągniętych z nich wniosków w szkoleniu marynarzy, co w konsekwencji pozwoli zmniejszyć ryzyko wynikające z czynnika ludzkiego oraz wpłynie na podniesienie ogólnej jakości i świadomości bezpieczeństwa marynarzy.

Zachęca się państwa członkowskie do stosowania załączonych zaleceń w edukacji i szkoleniu marynarzy oraz do zwrócenia na nie uwagi instytucji szkoleniowych, instruktorów, przedsiębiorstw żeglugowych i wszystkich zainteresowanych stron.

MSC.1/Circ.1500/Rev.2 Wytyczne dotyczące opracowania poprawek do Konwencji SOLAS oraz powiązanych instrumentów obowiązkowych

Zmiana wytycznych dotyczy wyjaśnienia niektórych terminów używanych w instrumentach obowiązkowych i nieobowiązkowych.

Dotychczas żaden istniejący instrument nie umożliwiał wprowadzania zmian w instrumentach o charakterze nieobowiązkowym więc Komitet potwierdził, że kiedy on i jego organy podległe przygotowują nowe instrumenty obowiązkowe lub nieobowiązkowe, lub też zmieniają instrumenty istniejące, w których używa się terminów „fitted”, „provided”, „installed” lub „installation”, należy zapewnić jasne zrozumienie ich zamierzonego znaczenia.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1500/Rev.1. z dniem 1 lipca 2023 r.

MSC.1/Circ.1164/Rev.26 Rozpowszechnienie informacji o państwach stronach Konwencji STCW, 1978 wraz z późn. zm., które wdrożyły jej postanowienia i złożyły odpowiednie raporty oraz sprawozdania z niezależnej oceny zgodnie z wymaganiami Konwencji

Wykaz w załączniku do rezolucji zawiera te Strony Konwencji STCW, co do których potwierdzono na różnych sesjach Komitetu MSC, że przekazały informacje zgodnie z prawidłem I/7 Konwencji STCW, wykazując, że w pełni i całkowicie wprowadzają w życie odpowiednie postanowienia Konwencji STCW z 1978 r. i podając:

W załączniku do rezolucji znajduje się wykaz tych Stron Konwencji STCW, co do których potwierdzono na różnych sesjach Komitetu MSC, że przekazały informacje zgodnie z prawidłem I/7 Konwencji STCW, wykazując, że w pełni i całkowicie wprowadzają w życie odpowiednie postanowienia Konwencji STCW z 1978 r.

Komitet zwraca uwagę administracji morskich, armatorów, operatorów i zarządców statków, kapitanów statków i innych zainteresowanych stron na następujące kwestie:

- .1 nie wszystkie Strony STCW wymienione w załączniku prowadzą szkolenia marynarzy, a niektóre z wymienionych Stron mogą prowadzić jedynie ograniczony zakres szkoleń oraz
- .2 fakt, że Strona jest wymieniona w załączniku, nie zwalnia zainteresowanych z obowiązków wynikających z Konwencji STCW z 1978 r.,
- .3 fakt, że Strona jest wymieniona w załączniku nie zwalnia jej z obowiązków wynikających z Konwencji STCW z 1978 r.

MSC.1/Circ.797/Rev.38 Lista osób kompetentnych prowadzona przez Sekretarza Generalnego zgodnie z częścią A-1/7 Kodeksu STCW

Zgodnie z postanowieniami Konwencji i Kodeksu STCW, Sekretarzowi Generalnemu powierzono pewne funkcje, w szczególności w odniesieniu do informacji przekazywanych na podstawie artykułu IV i prawidła 1/7 Konwencji STCW z 1978 r. oraz sekcji A-1/7 Kodeksu STCW. W związku z tym, Sekretarz Generalny jest zobowiązany do prowadzenia i aktualizowania wykazu kompetentnych osób zatwierdzonych przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu, w tym osób udostępnionych i zalecanych przez Strony, które mogą pełnić rolę ekspertów lub zostać wezwane do oceny sprawozdań.

Inne okólniki związane z bezpieczeństwem:**COLREG.2/Circ.78 Systemy rozgraniczania ruchu i powiązane środki**

Okólnik informuje o następujących systemach rozgraniczania ruchu i powiązanych środkach, które zostaną wdrożone o godzinie 0000 UTC w dniu 1 czerwca 2023 r.:

1. zmienione systemy rozgraniczenia ruchu i związane z nimi środki Podejścia do portów w Chornomorsku, Odessie i Pivdennyi, które zastępują istniejące systemy rozgraniczenia ruchu Między portami w Odessie i Iliczewsku oraz na Podejściach do portów w Odessie i Iliczewsku (COLREG.2/Circ.14, pkt 1.1.2 i 1.1.3); oraz
2. zmiany do systemu rozgraniczenia ruchu w kanale Santa Barbara (COLREG.2/Circ.64, załącznik 6).

SN.1/Circ.342 Środki żeglugowe inne niż TSS

Okólnik informuje o następujących środkach żeglugowych innych niż systemy rozgraniczania ruchu (TSS), które zostaną wdrożone o godzinie 0000 UTC w dniu 1 czerwca 2023 r.:

1. zalecana trasa u wybrzeży Shio-no-Misaki;
2. poprawki do obszarów, których należy unikać u wybrzeży Kalifornii (rezolucja A.711(17));
3. zakaz kotwiczenia w południowej części Pulley Ridge; oraz
4. zalecenie dotyczące żeglugi dla kontenerowców w systemach rozgraniczenia ruchu Off Vlieland, Vlieland North i Vlieland Junction, Terschelling-German Bight, Off Friesland i German Bight podejście zachodnie.

MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4 Organizacja i metody pracy Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego oraz Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego

Poprawki wprowadzają praktykę przedstawiania na sesjach dokumentów przez ich autorów jedynie na wyraźną prośbę Przewodniczącego, umożliwiają Przewodniczącemu przedstawianie propozycji podjęcia decyzji przed posiedzeniem w drodze korespondencyjnej oraz dają delegacjom pięć dni roboczych po zakończeniu sesji na złożenie poprawek redakcyjnych do sprawozdania końcowego.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.3.

MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2 Wytyczne dotyczące opracowywania, przeglądu i walidacji kursów modelowych

Zmiany dotyczą dodania nowych załączników 4 i 5 dotyczących odpowiednio „Taksonomii czasowników działania dla kursów modelowych” i „Wytycznych dotyczących efektów uczenia się”.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.1.

REZOLUCJE z 79 sesji KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC 79) (12-16. 12. 2022r.)**Rezolucja MEPC.359(79) – Zmiany do załączników I, II i IV do Konwencji MARPOL dotyczące regionalnych urządzeń do odbioru odpadów na wodach arktycznych**

Zmiany do formularza Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP) i załącznika do świadectwa.

Urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych

Poprawka dotycząca regionalnych urządzeń do odbioru odpadów na wodach arktycznych ma zastosowanie dla państw, których linia brzegowa graniczy z wodami Arktyki, a które mogą oferować regionalne urządzenia do odbioru odpadów. Ustalenia obejmują oleje, szkodliwe substancje ciekłe, ścieki fekalne, odpady oraz odpady z urządzeń do zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza na statkach.

Wymogi dotyczące urządzeń do odbioru ww. odpadów mają zastosowanie do państw, a nie do statków, ale zarządzający statkami lub załogami pragnącymi przekazać odpady do portowych urządzeń odbiorczych w Arktyce powinni mieć świadomość, że mogą istnieć rozwiązania regionalne, a urządzenia do odbioru odpadów mogą nie być dostępne w każdym porcie.

Formularz Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP) i załącznik do świadectwa.

Zgodnie ze zmianami zbiornikowce o pojemności 150 GT i większej będą używać zmieniony załącznik do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP, formularz B), po wydaniu świadectwa w dniu 1 maja 2024 r. i po tej dacie.

W formularzu B Załącznika do świadectwa, tytuł sekcji 5 otrzymuje brzmienie:

"5 – Konstrukcja (prawidła 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 i 33).

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r.

Rezolucja MEPC.360(79) – Poprawki do załącznika V do Konwencji MARPOL dotyczące regionalnych urządzeń odbiorczych na wodach arktycznych i Książki zapisów o postępowaniu z odpadami.***Urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych***

W zakresie Załącznika V do Konwencji MARPOL w zakresie regionalnych urządzeń odbiorczych na wodach arktycznych obowiązują wymagania, takie same jak dla załączników I, II i IV do konwencji MARPOL.

Książka zapisów o postępowaniu z odpadami

Przyjęto poprawki do prawidła 10 załącznika V do Konwencji MARPOL w celu rozszerzenia zakresu stosowania „Książki zapisów o postępowaniu z odpadami” oraz zapisów o zrzucie /utracie odpadów.

Wymaganie dotyczy armatorów statków o pojemności brutto większej od 100 GT, ale mniejszej od 400 GT, nawet jeśli przewożą mniej niż 15 osób, którzy będą musieli wyposażyć swoje jednostki w „Książki zapisów o postępowaniu z odpadami” dla rejestracji w nich wszelkich zrzutów lub utraty odpadów. Jednostki o pojemności mniejszej niż 100 GT powinny dokonywać takich zapisów w dzienniku pokładowym.

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r.

Rezolucja MEPC.361(79) – Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, prawidła 14 w celu włączenia Obszaru Kontroli Emisji SOx Morza Śródziemnego (ECA) dla tlenków siarki i cząstek stałych.

Poprawki dotyczą wyznaczenia Morza Śródziemnego w całości jako obszaru kontroli emisji dwutlenku siarki i pyłu zawieszonego oraz ustanowienia PSSA w tym obszarze, czym wpisują się w kontynuację działań na rzecz ochrony środowiska morskiego Morza Śródziemnego.

Wymaganie dotyczy wszystkich statków i wejdzie w życie 1 maja 2024 r.

Jednakże, zgodnie z wymaganiami prawidła 14.7 Załącznika VI do MARPOL, wymaganie będzie obowiązywać od dnia 1 maja 2025 r.

Rezolucja MEPC.362(79) – Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL (Regionalne urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych)

Informacje, które należy zamieścić w dokumencie dostawy paliwa (BDN) oraz informacje, które należy przedłożyć do bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki.

Urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych

W zakresie Załącznika VI do Konwencji MARPOL w zakresie regionalnych urządzeń odbiorczych na wodach arktycznych obowiązują wymagania, takie same jak dla załączników I, II, IV i V do Konwencji MARPOL.

Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, Dodatek V - informacje, które należy zamieścić w Dokumencie dostawy paliwa (BDN) – tzw. „kwiecie bunkrowym”

Dostawcy paliw powinni dodać dodatkowy wiersz w dokumencie dostawy paliwa (BDN) informujący o temperaturze zapłonu paliwa, jeśli jest ona na poziomie lub powyżej 70°C, a także dodać oświadczenie, że została ona zmierzona. Temperaturę zapłonu określa się zgodnie z normą *ISO 2719:2016, Oznaczanie temperatury zapłonu – metoda Pensky'ego-Martensa z zamkniętego tygla, procedura A (dla paliw destylatowych) lub procedura B (dla paliw pozostałościowych)*.

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r. i dotyczy:

- dostawców paliw żeglugowych dla wszystkich statków pojemności brutto 400GT i większej oraz wszystkich stałych i pływających platform wiertniczych lub innych platform,
- armatorów statków, którzy będą musieli sprawdzić, do paliwa bunkrowanego na statek/platformę, towarzyszył dokument BDN z odpowiednio opisaną temperaturą zapłonu.

Informacje, które należy przedłożyć do bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki.

Zakres danych dotyczących zużycia paliwa olejowego na statku, które muszą być gromadzone, zgłaszane i weryfikowane, został zmieniony i obejmuje obecnie:

Charakterystyka techniczna statku:

- rok budowy/dostawy;
- osiągnięty EEDI;
- osiągnięty EEXI

Wskaźnik eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla (CII)

- obowiązkowy wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), AER lub cgDIST;
- wymagany eksploatacyjny roczny wskaźnik CII;
- osiągnięty eksploatacyjny roczny wskaźnik CII przed jakąkolwiek korektą;

- osiągnięty eksploatacyjny roczny wskaźnik CII;
- Kategoria eksploatacyjnej rocznej emisji dwutlenku węgla (jedna z): A, B, C, D lub E

CII do celów testowych (żaden, jeden lub więcej współczynników na zasadzie dobrowolności):

- EEPI (gCO₂/t/nm);
- cbDIST (gCO₂/berth/nm);
- clDIST (gCO₂/m/nm);
- EEOI (gCO₂/t/nm lub inne)

Armatorzy i właściciele statków będą musieli dopilnować, aby część II Planu SEEMP dla ich statków została zaktualizowana w celu uwzględnienia nowych danych wymaganych w dodatku IX do załącznika VI Konwencji MARPOL i przedłożona do przeglądu. Wymaganie dotyczy wszystkich statków o pojemności brutto 5000 GT i większej, z wyjątkiem statków odbywających podróże wyłącznie na wodach podlegających zwierzchnictwu lub jurysdykcji państwa, pod którego banderą statek ma prawo pływać, statków bez napędu mechanicznego oraz platform, w tym FPSO i FSU oraz platform wiertniczych, niezależnie od ich napędu.

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r. Ze względu jednak na sposób gromadzenia danych w roku kalendarzowym, tj. od 1 stycznia do 31 grudnia, niektóre państwa członkowskie mogą zdecydować się na dobrowolne zastosowanie zmian wcześniej, tj. od 1 stycznia 2024 r.

Resolution MEPC.363(79) - Amendments to the 2012 Guidelines for the development of a regional reception facilities plan (resolution MEPC.221(63))

Poprawione wytyczne tworzenia Regionalnych planów urządzeń odbiorczych odzwierciedlają zmiany wprowadzone do Konwencji MARPOL Załącznik I, II, IV i V dot. urządzeń odbiorczych w Arktyce (rez. MEPC.359 i 360(79)).

Resolution MEPC.364(79) - 2022 Guidelines on the method of calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships

Do poprawionych wytycznych włączono następujące zagadnienia:

Współczynnik konwersji dla etanu

Uzgodniono włączenie etanu do wykazu paliw zawierającego wartości standardowe dla „dolnej wartości opałowej”, „zawartości węgla” i „współczynnika konwersji (CF) między zużyciem paliwa, a emisjami CO₂” (w odniesieniu do wytycznych IPCC z 2006 r.)

Wyjaśnienie maksymalnego dopuszczalnego zmniejszenia wartości EEDI dla prądnicy wałowej

Uwzględniono wyjaśnienie maksymalnego dopuszczalnego odliczenia ze względu na zmianę formatu równania przez prądnice wałowe bez zmiany wyniku obliczeń.

Spójność podejścia w odniesieniu do sposobu traktowania wielu linii ładunkowych

Uzgodniono ocenę wymaganego i osiągniętego EEDI przy użyciu maksymalnego letniego zanurzenia do celów „nośności” zarówno w przypadku certyfikacji wielokrotnej, jak i pojedynczej linii ładunkowej, dostosowując się w ten sposób do istniejącej definicji nośności w MEPC.308(73). Nie ma to wpływu na istniejące statki z wieloma ocenami EEDI odpowiadającymi wielu liniom ładunkowym.

Rezolucja zastępuje dotychczas wydane rezolucje MEPC.308(73) wraz z poprawkami MEPC.322(74) i MEPC.332(76).

MEPC.365(79) - Wytyczne z 2022 r. dotyczące badania i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI). Tekst skonsolidowany

Wytyczne zostały zaktualizowane w celu odzwierciedlenia zalecanych procedur Międzynarodowej Konferencji Basenów modelowych (ITTC) na lata 2017, 2021 lub 2022, które mogą mieć zastosowanie w czasie prób morskich.

Rezolucja zastępuje dotychczas wydane rezolucje MEPC.254(67), wraz z poprawkami MEPC.261(68) i MEPC.309(73).

MEPC.366(79) - Zaproszenie Państw Członkowskich do zachęcania do dobrowolnej współpracy między sektorem portu i żeglugi w celu przyczynienia się do redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków

Rezolucja zachęca państwa członkowskie do uwzględniania w krajowych planach działania na rzecz rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych ze statków „działań w zakresie zielonych tras żeglugi” lub "zielonych korytarzy" oraz zachęca do produkcji paliw odnawialnych dla żeglugi.

Rezolucja odwołuje dotychczasowe postanowienia zawarte w rez. MEPC.323(74).

MEPC.367(79) - Zachęcanie państw członkowskich do opracowywania i przedkładania dobrowolnych Krajowych Planów Działania (KPD) w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych ze statków.

Komitet MEPC sugeruje, aby krajowe plany działania obejmowały między innymi:

(a) poprawę krajowych rozwiązań instytucjonalnych i legislacyjnych w celu skutecznego wdrożenia istniejących instrumentów IMO,

(b) rozwój działań mających na celu dalsze zwiększanie efektywności energetycznej statków,

(c) inicjowanie badań i postępów w upowszechnianiu alternatywnych paliw nisko- i bez emisyjnych oraz zachęcanie do produkcji i dystrybucji takich paliw dla żeglugi

(d) przyspieszenie działań w zakresie redukcji emisji w portach, zgodnych z rezolucją MEPC.366 (79)

(e) ułatwianie rozwoju infrastruktury dla ekologicznej żeglugi oraz

(f) ułatwianie dobrowolnej współpracy w ramach całego łańcucha wartości, w tym w portach, w celu stworzenia korzystnych warunków dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ze statków na szlakach żeglugowych i w węzłach morskich, zgodnie z prawem międzynarodowym, w tym z wielostronnym systemem handlowym.

Rezolucja odwołuje dotychczasowe postanowienia zawarte w rez. MEPC.327(75).

MEPC.368(79) - Poprawki do wytycznych z 2014 roku dla spalarek okrętowych (rezolucja MEPC.244(66)).

Usunięcie niejasności w zapisach dot. wymagań ochrony przeciwpożarowej w przestrzeni spalarek oraz pomieszczeń do magazynowania odpadów zapewnia, że wymagania SOLAS w zakresie ochrony przeciwpożarowej muszą być spełnione. Dotyczy to spalarek okrętowych o mocy do 4 000 kW na statkach, do których stosuje się Konwencję SOLAS.

OKÓLNIKI KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO

MEPC.1/Circ.903 - Raporty podsumowujące i analizy obowiązkowych sprawozdań zgodnie z Konwencją MARPOL (lata 2015-2020)

Strony Konwencji są zobowiązane do składania do IMO do dnia 31 grudnia każdego roku rocznych sprawozdań dot. ochrony środowiska, z wykorzystaniem wzorów raportów określonych w okólniku MEPC/Circ.318.

Część 1(a) MEPC/Circ.318: trzy Strony Konwencji MARPOL (Brazylia, Japonia i Panama) zgłosiły łącznie siedem przypadków rozlania 50 ton lub więcej. Rodzaje zrzucanych substancji zostały sklasyfikowane w dwóch kategoriach: 71% zgłoszeń dotyczyło różnych olejów węglowodorowych, a pozostałe 29% zgłoszeń dotyczyło materiałów z Załączników IV i V.

Część 1(b) MEPC/Circ.318: 21 Stron Konwencji MARPOL zgłosiło łącznie 332 incydenty rozlewu o masie mniejszej niż 50 ton w 2020 r. Rodzajami rozlanych substancji były głównie różne oleje węglowodorowe.

Część 2 MEPC/Circ.318: osiem Stron Konwencji MARPOL (Bułgaria, Cypr, Egipt, Japonia, Holandia, RPA, Hiszpania i Wielka Brytania) zgłosiło 33 incydenty dotyczące domniemych naruszeń w zakresie zrzutów w 2020 r.

Część 4, sekcje 1.1 i 1.5 MEPC/Circ.318: w 2020 r. całkowita liczba statków kontrolowanych przez PSC wyniosła 27 703, natomiast całkowita liczba statków zatrzymanych w porcie lub którym odmówiono wejścia wyniosła 124, co stanowi 0,45% inspekcji.

Część 4, sekcje 1.2 do 1.5 MEPC/Circ.318: wśród 27 703 zgłoszonych inspekcji 14 statków nie posiadało Międzynarodowego Certyfikatu Zapobiegania Zanieczyszczeniu Olejami (IOPP) lub równoważnego, 89 statków miało rozbieżności w swoim certyfikacie IOPP lub równoważnym; 284 statki miały rozbieżności w Książce Zapisów Olejowych lub równoważnej, 85 statków nie posiadało Książki Zapisów Olejowych lub równoważnej; 52 statki nie posiadały wymaganego sprzętu zapobiegającego zanieczyszczeniu; a 592 statki posiadały wymagany sprzęt, który nie działał. W sumie w 2020 r. odnotowano 1 116 rozbieżności.

MEPC.1/Circ.885/Rev.1 - Procedura oceny wpływu na państwa proponowanych środków redukcji emisji GHG

Okólnik zawiera znowelizowaną procedurę oceny wpływu proponowanych środków redukcji emisji GHG, w szczególności na najmniej rozwinięte kraje (LDC) i małe rozwijające się kraje wyspiarskie (SIDS). Propozycje środków będą musiały zawierać wstępną ocenę wpływu, przygotowaną przez strony zgłaszające daną propozycję. MEPC 79 skompletował wnioski z prac, wraz z zaleceniami ISWG-GHG, zgodnie z którymi przyszłe oceny wpływu dotyczące przyjęcia środków średnio- i długoterminowych począwszy od 2023 r. uzupełnią procedury pod względem kolejności, okres i definicja wykonania zadania. Sekwencjonowanie będzie pracą jakościową, a następnie pracą ilościową, w okresie około 6 miesięcy z równym czasem zarezerwowanym na oba zestawy pracy.

MEPC.1/Circ.795/Rev.7 - Ujednolicone interpretacje do załącznika VI do Konwencji MARPOL (prawidła 2.1.14, 8.3, 18.3, 18.3.2.2, 22.3, 26.3.1, 27.1, 28.7, 28.9 oraz Dodatek IX)

Poniższe zmiany zapewnią większą jasność stosowania załącznika VI do Konwencji MARPOL, w szczególności niektórych elementów nowych wymogów dotyczących eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla, w odniesieniu do których dane zaczną być gromadzone od dnia 1 stycznia 2023 r.

Zastosowanie: Wszystkie statki, do których stosuje się załącznik VI do Konwencji MARPOL.

Wejście w życie: Zmieniony okólnik jest dostępny do stosowania od 16 grudnia 2022

Włączenie paliw syntetycznych typu drop-in do grupy RFNBO (prawidło 18.3)

Ze względu na fakt, że paliwa syntetyczne mają wyższą czystość niż większość biopaliw, co prowadzi do lepszych osiągnięć pod kątem zmniejszenia emisji NOx, ujednolicona interpretacja 18.3 została rozszerzona o paliwa syntetyczne objęte jej zakresem w grupie paliw odnawialnych pochodzenia nie biologicznego (RFNBO). Dodano również definicję paliw syntetycznych (zgodnie z normą ISO 8217:2017).

Prawidło 22 do Konwencji MARPOL Załącznik VI – Osiągnięty projektowy wskaźnik efektywności energetycznej (osiągnięty EEDI)

Wyjaśniono stosowanie prawidła 22.3 dotyczącego zgłaszania osiągniętych i wymaganych wartości EEDI. Nowe dane przedkłada się w ciągu siedmiu miesięcy od daty zakończenia wstępnego przeglądu lub w terminie siedmiu miesięcy od dnia 1 kwietnia 2022 r. w przypadku statków przekazanych przed kwietniem 2022 r.

Dodatek IX do Konwencji MARPOL Załącznik VI – Gaz odparowany zużywany na pokładzie statków (BOG)

Komitet MEPC wyjaśnił, że cały gaz odparowany (BOG) zużyty na pokładzie statków, w tym gaz wysyłany do jednostki zużywającej gaz (GCU), należy zgłaszać jako paliwo zużyte w systemie gromadzenia danych IMO.

Prawidła 8, 26.3.1 i 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL – Forma Zaświadczenia zgodności, wdrożenia i weryfikacji SEEMP III

Komitet MEPC wyjaśnił zagadnienia związane z CII, kategoryzacją CII dla statków oraz wymogiem posiadania przez statek części III planu SEEMP w momencie dostawy. Ponadto wyjaśnił zagadnienia związane z SEEMP III przy zmianie armatora statku lub bandery, a także *Plan Działań Naprawczych*, który powinien być przeprowadzony zgodnie ze zmienionym SEEMP:

- wartości rocznego osiągniętego eksploatacyjnego CII i kategoryzacja CII dla statków nie zostaną uwzględnione w zmienionym Zaświadczeniu zgodności (załącznik X, załącznika VI do Konwencji MARPOL) (wejście w życie 1 listopada 2022 r.) do 2024 r., kiedy będą dostępne w/w wartości,
- nowe statki dostarczane od dnia 1 stycznia 2023 r. mają zawierać część III SEEMP w momencie dostawy. W przypadku dostarczenia statku od 1 października lub później, kolejny rok stanie się pierwszym rokiem w 3-letnim planie wdrażania. Gdyby taki statek otrzymał niższą ocenę w pozostałej części roku kalendarzowego, nie byłoby to uwzględniane na poczet potrzeby opracowania *Planu Działań Naprawczych*,
- wyjaśniono, że statki zmieniające armatora lub przechodzące z jednego państwa bandery do innego i jednocześnie zmieniające przedsiębiorstwo muszą posiadać nową część III SEEMP. Rok zmian powinien być pierwszym rokiem kolejnego 3-letniego planu wdrożenia,
- doprecyzowano, że część III SEEMP powinna być kroczącym planem trzyletnim, w formule YYYY, YYYY+1 i YYYY+2 w celu udokumentowania sposobu osiągnięcia rocznego eksploatacyjnego CII, gdzie YYYY jest pierwszym rokiem realizacji planu wdrażania,
- wyjaśniono, że jeżeli prawidło 26.3.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL zostanie zaktualizowane w celu zmiany wymaganych elementów części III SEEMP, pierwotny plan 3-letni może pozostać niezmieniony,
- wyjaśniono, że jeżeli statek otrzymał kategorię „D” przez trzy kolejne lata lub „E”, do uzyskania kategorii „C” wymagana jest zmieniona część III SEEMP i *Plan Działań Naprawczych*. *Plan Działań Naprawczych* musi zostać przeprowadzony zgodnie ze zmienionym SEEMP. Zmieniony SEEMP, w tym plan działań naprawczych, powinny zostać zweryfikowane w roku YYYY+1 i powinny zostać opracowane w celu osiągnięcia wymaganych rocznych danych eksploatacyjnych CII zgromadzonych w roku kalendarzowym RRRR+2, gdzie RRRR jest rokiem, w którym zgromadzono dane.

Niniejszy okólnik zastępuje MEPC.1/Circ.795/Rev.6.

BWM.2/Circ.66/Rev.4 – Ujednolicone interpretacje do Konwencji BWM, 2004***Interpretacja pkt 4.10 Kodeksu Zatwierdzania Systemów Postępowania z Wodami Balastowymi (wymagania kalibracyjne dla komponentów BWMS wykonujących pomiary)***

Informacje na temat wymagań dotyczących przeglądów systemów postępowania z wodami balastowymi (BWMS) są wymienione zarówno w Kodeksie zatwierdzania systemów postępowania (rez. MEPC.300(72), jaki i w ramach zharmonizowanego systemu badań i certyfikacji (HSSC), 2021 (rezolucja A.1156(32)). Stwierdzono, że pkt 4.10 Kodeksu BWMS i pozycja listy kontrolnej (BA) 1.2.1.21 nie są jednoznaczne i przez to mogą być wzajemnie sprzeczne.

Interpretacja potwierdza, że odstęp czasu na kontrolę/kalibrację dokładności (lub wymianę czujnika, w przypadku, gdy nie można go skalibrować) nie powinien być obowiązkowo powiązany z systemem przeglądu BWMS, nawet jeśli kontrola ważności świadectw kalibracji powinna być przeprowadzana podczas przeglądów rocznych/pośrednich/odnowieniowych BWM. Kontrola/kalibracja dokładności komponentów BWMS, które dokonują pomiarów, powinna być przeprowadzana zgodnie z procedurą kalibracji w odstępach czasu określonych w instrukcjach producenta.

Doprecyzowanie wymogu przeprowadzenia testów instalacyjnych systemu BWMS, który przeszedł istotną modyfikację lub modernizację na istniejącym statku

Interpretacja stwierdza, że jeżeli BWMS zainstalowany na statku zostanie poddany modernizacji lub zmianie uległ jego główny komponent, odpowiedzialny za zgodność ze standardem określonym w prawie D-2, zgodnie z definicją zawartą w ust. 3.9 Kodeksu BWMS, to system należy uznać za nowo zainstalowany BWMS. Należy przeprowadzić test instalacyjny zgodnie z prawidem E-1.1.5 Konwencji BWM i ponownie wydać Międzynarodowe Świadectwo o postępowaniu z wodami balastowymi (IBWMC) dla tego statku, gdzie:

- odzwierciedlono nowe uznanie BWMS;
- „data instalacji” BWMS, jest to data zakończenia ostatniego testu instalacyjnego, zgodnie z wymaganiami sekcji 8, Kodeksu BWMS.

Niniejszy okólnik zastępuje BWM.2/Circ.66/Rev.3.