



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 17/2023

Zestawienie postanowień IMO – II półrocze 2023 r.

ZESTAWIENIE WYMAGAŃ IMO W II PÓŁROCZU 2023 R.

Rezolucje uchwalone na 80 sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 80) (03-07.07.2023 r.)

MEPC.369(80) Zmiany do załącznika II do Konwencji BWM dotyczące formularza Książki zapisów o postępowaniu z wodami balastowymi

Rezolucja zawiera nowy wzór formularza *Książki zapisów o postępowaniu z wodami balastowymi*. Wymaganie ma zastosowanie w stosunku do wszystkich statków objętych wymaganiami konwencji BWM.

Przyjęte zmiany do załącznika II do Konwencji BWM wejdą w życie z dniem 1 lutego 2025 r. zgodnie z art. 19 ust. 2 lit. f) ppkt (ii) konwencji.

MEPC.370(80) Poprawki do wytycznych dotyczących postępowania z wodami balastowymi i rozwoju planów postępowania z wodami balastowymi (G4) – rez. (MEPC.127(53) wraz z poprawkami MEPC.306(73))

Poprawki wprowadzające informację o zastosowaniu okólnika **BWM.2/Circ.80** dotyczącego przykładowych wpisów do *Książek zapisów balastowych* (BWRB), Formularza raportowania o postępowaniu z wodami balastowymi (*Ballast Water Reporting Form*) oraz Formularza dobrowolnego rejestrowania operacji z wodami balastowymi w poszczególnych zbiornikach (*Tank-by-Tank Log Form*), mają pomóc załogom w prawidłowych zapisach.

MEPC.371(80) Poprawki do wytycznych dotyczących wymiany wód balastowych (G6) (MEPC.288(71))

Poprawki wprowadzają informację o zastosowaniu okólnika **BWM.2/Circ.80**, j.w. Jednocześnie ulega odwołaniu dotychczasowy wzór formularza raportowania dot. wód balastowych zawarty w Dodatku do rez. MEPC.288(71).

MEPC.372(80) Wytyczne stosowania elektronicznych Książek zapisów balastowych w ramach Konwencji BWM

Wytyczne dotyczące korzystania z elektronicznych książek zapisów zgodnie z prawidłem B-2.1 Konwencji BWM stanowią, że książka zapisów może mieć formę elektroniczną. W celu harmonizacji podejścia do elektronicznego prowadzenia dokumentacji, MEPC 80 uchwalił wytyczne dotyczące korzystania z elektronicznych książek zapisów. Wytyczne te powinny zostać wykorzystywane jak najszybciej lub po wejściu w życie zmian do prawidła A-1 i B-2 Konwencji BWM w sprawie korzystania z elektronicznych książek zapisów co przewiduje się na listopad 2025 r.

MEPC.373(80) Wytyczne dotyczące urządzeń do termicznego przetwarzania odpadów 2023

Rezolucja informuje operatorów, właścicieli i zarządców statków o wymogu uzyskania odpowiedniej certyfikacji dla wszelkich urządzeń do termicznej utylizacji odpadów, które mają być instalowane zamiast spalarek okrętowych, jako im równoważne, zgodnie z prawidłem 16 załącznika VI do konwencji MARPOL.

MEPC.374(80) Zmiany do wytycznych z 2022 r. w sprawie badania i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) (MEPC.365(79)) w celu wyjaśnienia stopnia napełnienia zbiornika paliwa gazowego w obliczeniach EEDI

Podczas prac nad zmianami do wytycznych zauważono, że „współczynnik napełnienia” stosowany w obliczeniach EEDI odnosi się do „limitu obciążenia” w kodeksie IGF, a nie do „limitu napełnienia” w kodeksie IGF. Zmieniono uwagę do tabeli w ust. 4.2.3.2 (MEPC.365(79)) wyjaśniając, że „współczynnik napełnienia” w obliczeniach EEDI podlega weryfikacji limitu obciążenia zbiornika

zgodnie z kodeksami IGF lub IGC, w stosownych przypadkach, odpowiadającego normalnej gęstości zastosowanej do obliczenia wskaźnika dostępności paliwa gazowego skorygowanego o stosunek mocy silników gazowych do silników ogółem (fDFgas).

MEPC.375(80) Zmiany do wytycznych z 2021 r. w sprawie systemu ograniczenia mocy wału/silnika w celu spełnienia wymogów EEXI i wykorzystania rezerwy mocy (MEPC.335(76))

Zmiany do wytycznych zostały przyjęte w celu:

- wyjaśnienia, że dowody potwierdzające i zapisy wymagane w ppkt 3.2.8 i 3.2.9 powinny być przedkładane administracji bandery lub uznanej organizacji w celu weryfikacji i nie muszą być przedkładane IMO w ramach corocznej informacji o wykorzystaniu rezerwy mocy;
- wyjaśnienia okresu składania sprawozdań i terminu, w którym administracja ma składać sprawozdania IMO;
- dołączenia nowego dodatku z formatem zgłaszania aktywacji nadrzędnego ograniczenia mocy wału/silnika EPL/ShaPoLi, użycia rezerwy mocy i reaktywacji EPL/ShaPoLi.

MEPC.376(80) Wytyczne w sprawie intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (Wytyczne LCA)

Wytyczne mają na celu objęcie całego cyklu życia paliwa (z określonymi granicami), od wydobycia/uprawy/odzysku surowców, konwersji surowców na produkt paliwowy, transportu, a także dystrybucji /bunkrowania i wykorzystania paliwa na pokładzie statku.

Zakres wytycznych obejmuje intensywność emisji gazów cieplarnianych (GHG) oraz aspekty zrównoważonego rozwoju związane z paliwami morskimi/nośnikami energii (np. energią elektryczną do zasilania z lądu) wykorzystywanymi do napędu statków i wytwarzania energii na pokładzie. Odpowiednie uwzględnione gazy cieplarniane to dwutlenek węgla (CO₂), metan (CH₄) i podtlenek azotu (N₂O). Niniejsze wytyczne nie mają na celu dostarczenia wskazówek dotyczących pełnej inwentaryzacji gazów cieplarnianych IMO dla żeglugi międzynarodowej. Emisje z ładunku (np. lotne związki organiczne (VOC)) lub stosowanie czynników chłodniczych nie są uwzględnione; inne krótkotrwałe czynniki wpływające na klimat i prekursorzy, takie jak nie metanowe lotne związki organiczne (NMVOC), tlenki siarki (SO_x), tlenek węgla (CO), cząstki stałe (PM) i sadza (Black carbon) nie wchodzi w zakres niniejszych wytycznych LCA.

MEPC.377(80) Strategia IMO na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków

Poziomy ambicji kierujące strategią IMO GHG na 2023 r. są następujące:

- .1 zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla przez statki poprzez dalszą poprawę efektywności energetycznej nowych statków (przeгляdy w celu wzmocnienia wymagań projektowych);
- .2 zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla w żegludzie międzynarodowej poprzez zmniejszenie emisji CO₂ na pracę przewozową, średnio w całej żegludzie międzynarodowej, o co najmniej 40% do 2030 r. w porównaniu z 2008 r.
- .3 wykorzystanie technologii, paliw i/lub źródeł energii o zerowej lub bliskiej zerowej emisji gazów cieplarnianych, aby do 2030 r. stanowiły one co najmniej 5% energii zużywanej przez żeglugę międzynarodową, przy czym należy dążyć do osiągnięcia 10%; oraz
- .4 osiągnięcie zerowego poziomu netto emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej do 2050 r. lub w jego okolicach, tj. blisko 2050 r., z uwzględnieniem różnych uwarunkowań krajowych.

Orientacyjne punkty kontrolne w celu osiągnięcia zerowej emisji gazów cieplarnianych netto z żeglugi międzynarodowej:

- .1 zmniejszenie całkowitych rocznych emisji gazów cieplarnianych pochodzących z żeglugi międzynarodowej o co najmniej 20%, dążąc do 30%, do 2030 r., w porównaniu z 2008 r.; oraz
- .2 zmniejszenie całkowitych rocznych emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej o co najmniej 70%, dążąc do 80%, do 2040 r. w porównaniu z 2008 r.

MEPC.378(80) Wytyczne z 2023 r. dotyczące kontroli i zarządzania biofoulingiem statków w celu zminimalizowania przenoszenia inwazyjnych gatunków wodnych

Wytyczne są skierowane do różnych zainteresowanych stron, takich jak projektanci statków, konstruktorzy statków, producenci i dostawcy farb przeciwporostowych, agencje środowiskowe i regulacyjne, towarzystwa klasyfikacyjne, właściciele statków, operatorzy statków, czarterujący, kapitanowie statków, władze portowe, operatorzy zajmujący się czyszczeniem i konserwacją statków, organizacje inspekcyjne, zakłady naprawy statków, suche doki i zakłady recyklingu.

Alternatywne procedury, metody lub działania podjęte w celu spełnienia celów niniejszych Wytycznych, które nie zostały opisane, powinny być zgłaszane Organizacji przez Członków Organizacji i ich przedstawicieli oraz, w stosownych przypadkach, uwzględniane w przyszłych przeglądach Wytycznych.

Odrębny dokument zawierający wytyczne, oparty na niniejszych Wytycznych, zawiera wskazówki istotne dla właścicieli i/lub operatorów rekreacyjnych jednostek pływających o długości mniejszej niż 24 metry, przy użyciu terminologii właściwej dla tego sektora (MEPC.1/Circ.792)).

Wytyczne nie mają zastosowania do statków, które pływają wyłącznie na tych samych wodach, na których miało miejsce porastanie (biofouling) statku. Mimo, że eksploatacja w tych samych wodach nie prowadzi do ryzyka wprowadzenia inwazyjnych gatunków wodnych, to mogą być nadal istotne środki mające na celu uniknięcie zrzutu szkodliwych substancji odpadowych podczas czyszczenia kadłuba.

Niniejsza rezolucja odwołuje rezolucję MEPC.207(62).

MEPC.379(80) Wytyczne z 2023 r. dotyczące opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych

W następstwie zmiany konwencji dotyczącej systemów przeciwporostowych (AFS) (MEPC.331(76)), która wprowadziła kontrolę cybutryny od dnia 1 stycznia 2023 r., zaktualizowano wytyczne z 2015 r. dotyczące opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych i związaną z nimi rezolucję MEPC. Wytyczne te powinny być stosowane nie później niż w dniu wejścia w życie Konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków z 2009 r., czyli w dniu 26 czerwca 2025 r.

MEPC.380(80) Ustanowienie szczególnie wrażliwego obszaru morskiego (PSSA) w północno-zachodniej części Morza Śródziemnego

Komitet MEPC uchwalił rezolucję w sprawie wyznaczenia północno-zachodniego Morza Śródziemnego jako szczególnie wrażliwego obszaru morskiego w celu zminimalizowania ryzyka zderzeń waleni ze statkami i ochrony tego obszaru przed zanieczyszczeniem.

Obszar morski znajduje się między wybrzeżami Francji, Włoch, Monako i Hiszpanii.

Rezolucja zawiera cztery powiązane środki ochronne (APM) o charakterze zalecanym, takich jak dobrowolne zmniejszenie prędkości do 10-13 węzłów, zgłaszanie kolizji z waleniami, mające zastosowanie do wszystkich statków handlowych i jachtów rekreacyjnych ≥ 300 GT. Statki są proszone o działanie zgodnie z takimi środkami podczas tranzytu na tym obszarze.

MEPC.381(80) Ustanowienie daty, z którą wejdą w życie przepisy 15.3, 15.5 i 34.3 do 34.5 Załącznika I do Konwencji MARPOL, w odniesieniu do obszarów specjalnych Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej.

Obszar specjalny Morza Czerwonego zgodnie z Załącznikiem I do konwencji MARPOL wejdzie w życie z dniem **1 stycznia 2025 r.**

MEPC.382(80) Ustanowienie daty, z którą przepis 6 załącznika V do Konwencji MARPOL w odniesieniu do obszaru specjalnego Morza Czerwonego wchodzi w życie

Obszar specjalny Morza Czerwonego zgodnie z załącznikiem V do konwencji MARPOL wejdzie w życie z dniem **1 stycznia 2025 r.**

Sprostowanie do wytycznych EGCS z 2021 r. (MEPC.340(77)) w sprawie elektronicznych księzek zapisów (ERB)

Wytyczne na 2021 r. dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (MEPC.340(77)) przyjęte wcześniej w MEPC 77 zawierały przepisy dotyczące stosowania *Elektronicznych księzek zapisów (ERB)*. Wytyczne te nie zawierają jednak szczegółowych postanowień dotyczących zatwierdzania ERB przez Administrację lub uznane organizacje działające w ich imieniu. Do MEPC.340(77) zostanie dodany przypis odnoszący się do wytycznych dotyczących korzystania z elektronicznych księzek zapisów zgodnie z MARPOL (rezolucja MEPC.312(74)).

Okólniki Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC/Circ.)

MEPC.1/Circ.905 Tymczasowe wytyczne dotyczące wykorzystania biopaliw zgodnie z przepisami 26, 27 i 28 Załącznika VI do konwencji MARPOL

MEPC zatwierdził tymczasowe wytyczne dotyczące wykorzystania biopaliw zgodnie z przepisami 26, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL (DCS i CII), które wejdą w życie 1 października 2023 r. Wytyczne umożliwiają przypisanie współczynnika konwersji emisji CO₂ (Cf) z uwzględnieniem poniższych elementów:

- biopaliwa muszą być certyfikowane przez międzynarodowy system certyfikacji (patrz zatwierdzone przez ICAO systemy certyfikacji zrównoważonego rozwoju i kryteria zrównoważonego rozwoju CORSIA (rozdział 2) dla paliw kwalifikujących się do CORSIA);
- redukcja emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia paliwa – „well to wake” musi wynosić co najmniej 65% w porównaniu z emisją MGO z paliw kopalnych wynoszącą 94 g CO₂e/MJ;
- Cf jest równy wartości emisji gazów cieplarnianych paliwa zgodnie z certyfikatem, pomnożonej przez jego *Dolną Wartość Opałową* (LCV) i jego wartość nie może być mniejsza niż 0;
- w przypadku mieszanek Cf powinna opierać się na średniej ważonej CF dla odpowiedniej ilości paliw w podziale na energię.

MEPC.1/Circ.906 Zmienione wytyczne dotyczące redukcji podwodnego hałasu emitowanego z żeglugi w celu przeciwdziałania niekorzystnemu wpływowi na życie morskie

Niniejsze wytyczne koncentrują się na identyfikacji głównych czynników przyczyniających się do powstawania hałasu podwodnego generowanego przez statki oraz na ogólnym podejściu, jakie mogą przyjąć projektanci, konstruktorzy statków, armatorzy i operatorzy statków. Główne czynniki przyczyniające się do powstawania promieniowanego hałasu podwodnego (*URN - Underwater Radiated Noise*) są związane ze śrubami napędowymi, kształtem kadłuba, maszynami pokładowymi, przepływem wody, a także aspektami eksploatacyjnymi i obsługowymi.

Niniejsze wytyczne opisują planowanie zarządzania redukcją hałasu jako narzędzie, które może być stosowane do eksploatacji, projektowania, budowy i modyfikacji statków, w zakresie, w jakim jest to uzasadnione i praktyczne.

Wytyczne zawarte w tym okólniku obowiązują od 1 października 2023 r.

Tracą moc wytyczne zawarte w okólniku MEPC.1/Circ.833.

MEPC.1/Circ.907 Wytyczne dotyczące redukcji emisji hałasu podwodnego w Inuit Nunaat i Arktyce

Statki operujące w obszarze Inuit Nunaat (*Inuit Homeland składający się z Inuit Nunangat, Kanada; Alaska, USA; Grenlandia, Dania; oraz Czukotka, Rosja*) powinny wziąć pod uwagę szczególne cechy tego regionu i działania w jego obrębie, które mogą zwiększyć wpływ promieniowanego podwodnego hałasu. Obejmuje to obecność gatunków wrażliwych na hałas i potencjalną ingerencję w prawa do polowania rdzennej ludności.

Okólniki MEPC, które poddano poprawkom**MEPC.1/Circ.795/Rev.8, Ujednolicone interpretacje do Załącznik VI konwencji MARPOL – правило 13.2.2 dotyczące identycznych silników zamiennych**

Niniejsza interpretacja wyjaśnia:

- termin „identyczny silnik” stosowany do silników zgodnie z правилоm 13 w porównaniu z silnikiem wymienianym,
- datę, do której odnosi się wyrażenie „czas wymiany silnika”,
- że, dokumenty dostawy paliwa (BDN) są akceptowane w formie papierowej lub elektronicznej, pod warunkiem, że spełniają wymagania pravidła 18.5 i 18.6, Zał. VI do Konwencji MARPOL VI.

MEPC.2/Circ.29 Tymczasowa kategoryzacja substancji ciekłych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL i Kodeksem IBC, z dnia 1 grudnia 2023 r.

Inne okólniki**PPR.1/7 Decyzje w odniesieniu do kategoryzacji i klasyfikacji produktów**

Niniejsza aktualizacja zachowuje dotychczasowe zmiany w PPR.1/Circ.7 i dodatkowo zawiera wymagania dotyczące kwalifikatora do ponownej oceny produktów, wraz ze zmienionymi wymaganiami dotyczącymi przewozu akrylanu metylu i metakrylanu metylu.

PPR.1 / Circ.12 Sprawozdanie z pięćdziesiątej dziewiątej sesji Grupy Roboczej GESAMP ds. Oceny zagrożeń związanych ze szkodliwymi substancjami przewożonymi przez statki, które zawiera zaktualizowaną listę złożonych profili zagrożeń GESAMP.

BWM.2/Circ.66/Rev.5 zawiera następujące interpretacje:

1. Ujednolicona interpretacja do Konwencji BWM - formularz Międzynarodowego Świadectwa postępowania z wodami balastowymi

Konwencja BWM zawiera definicje pojęć zarówno „(statek) zbudowany”, jak i „znaczna przebudowa (statku)”. Jednakże formularz *Międzynarodowego Świadectwa postępowania z wodami balastowymi* (IBWMC) zawiera jedynie zapis dotyczący „daty budowy”. Kiedy statek przechodzi znaczną przebudowę i potrzebuje nowego świadectwa IBWMC, nie jest jasne, czy oryginalne pole "data budowy" powinno zostać zaktualizowane, aby pokazać „datę znacznej przebudowy”.

W niniejszej ujednoliconej interpretacji wyjaśniono, że w przypadku statku, który przeszedł gruntowną przebudowę, datę rozpoczęcia znacznej przebudowy należy wpisać w pozycji "data budowy".

2. Ujednolicona interpretacja do Konwencji BWM - pravidła B-3.5 i B-3.10 Konwencji BWM

W przypadku statków zbudowanych przed dniem 8 września 2017 r., a następnie przebudowanych w dniu 8 września 2017 r. lub po tej dacie, nie jest jasne, kiedy należy stosować normę z pravidła D-2, konwencji BWM.

W niniejszej ujednoliconej interpretacji wyjaśniono, że statek zbudowany przed dniem 8 września 2017 r. który przeszedł znaczną przebudowę po tej dacie, należy uznać za zbudowany w tym dniu lub

później. W związku z tym statek będzie musiał spełniać normę określoną w prawidło D-2 konwencji BWM. Jednakże:

- jeżeli znaczna przebudowa miała miejsce przed pierwszym lub drugim przeglądem dla odnowienia świadectwa IOPP (jak wskazano w prawidło B-3.10), statek powinien spełniać normę prawidła D-2 od daty zakończenia znacznej przebudowy;
- jeżeli znaczna przebudowa miała miejsce po pierwszym lub drugim przeglądzie dla odnowienia świadectwa IOPP (jak wskazano w prawidło B-3.10), statek powinien spełniać normę prawidła D-2 od daty zakończenia pierwszego lub drugiego przeglądu dla odnowienia świadectwa IOPP.

3. Ujednolicona interpretacja do prawidła 4.10, w rozdziale 4 Kodeksu BWMS

W przypadku elementów systemu postępowania z wodami balastowymi BWMS, które wykonują pomiary, odstęp czasowy pomiędzy kontrolą dokładności/kalibracji (lub wymiany czujnika w przypadku, gdy nie można go skalibrować) nie powinien być obowiązkowo powiązany ze schematem przeglądu systemu BWMS, nawet jeśli kontrola ważności świadectw kalibracji powinna być przeprowadzana podczas corocznych /pośrednich/odnawiających przeglądów w zakresie konwencji BWM. Kontrola dokładności/kalibracja komponentów BWMS wykonujących pomiary powinna być przeprowadzana zgodnie z procedurą kalibracji w odstępach czasu określonych w instrukcjach producenta.

BWM.2/Circ.78 Protokół weryfikacji urządzeń monitorujących zgodność wód balastowych z przepisami

Okólnik zawiera protokół zapewniający ramy weryfikacji działania urządzeń *CMD (Compliance Monitoring Device)*, monitorujących zgodność wód balastowych z przepisami, w celu zapewnienia ich wspólnego poziomu jakości.

Urządzenia *CMD* mogą być wykorzystywane do różnych celów: podczas testów instalacyjnych systemów postępowania z wodami balastowymi inspekcji kontroli państwa portu oraz podczas samokontroli statków. Protokół opiera się na testach laboratoryjnych i terenowych, przeprowadzonych zgodnie ze standardowymi procedurami testowymi, takimi jak te opracowywane lub publikowane przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną, a w stosownych przypadkach można przeprowadzić dodatkowe testy środowiskowe (np. wibracji, wilgotności).

Niniejszy protokół ma zastosowanie do dwóch wyznaczonych klas wielkości określonych w normie prawidła D-2 (organizmy $\geq 50 \mu\text{m}$; organizmy $\geq 10 \mu\text{m}$ i $< 50 \mu\text{m}$) oraz do grupy określonych drobnoustrojów wskaźnikowych (toksyczne *Vibrio cholerae* (O1 i O139), *Escherichia coli* i enterokoki jelitowe).

BWM.2/Circ.79 Plan przeglądu konwencji w fazie budowania doświadczeń związanych z konwencją BWM

W okólniku odnotowano zmiany, które należy wprowadzić w 14 nierozstrzygniętych kwestiach dotyczących tematyki konwencji BWM. Oczekuje się, że poprawki do konwencji powinny być gotowe do przyjęcia na MEPC 85 (jesień 2026 r.) i wejścia w życie w 2027 r.

BWM.2/Circ.80 Wytyczne dotyczące prowadzenia dokumentacji i raportowania wód balastowych - patrz omówienie rez. MEPC.370(80)

Rezolucje uchwalone na 33 sesji Zgromadzenia IMO (A33)
(27.11-06.12.2023 r.)

A.1173(33) Plan strategiczny IMO na okres sześcioletni 2024-2029

Zgromadzenie przyjęło Plan Strategiczny na sześcioletni okres 2024-2029. Przyjęto osiem strategicznych kierunków (SD – Strategic Directions), którymi są kolejno:

- SD 1 : Zapewnienie wdrożenia instrumentów IMO wspieranych przez rozwój możliwości
- SD 2: Włączenie nowych, powstających i rozwijających się technologii do ram prawnych
- SD 3: Reagowanie na zmiany klimatu i redukcja emisji gazów cieplarnianych pochodzących z żeglugi międzynarodowej
- SD 4: Dalsze zaangażowanie w zarządzanie oceanami
- SD 5: Poprawa globalnych ułatwień, odporności łańcucha dostaw i bezpieczeństwa handlu międzynarodowego
- SD 6: Uwzględnienie czynnika ludzkiego
- SD 7: Zapewnienie skuteczności uregulowań prawnych dotyczących żeglugi międzynarodowej
- SD 8: Zapewnienie skuteczności organizacyjnej A.1174(33) Zastosowanie Planu Strategicznego Organizacji

A.1175(33) Wyrazy uznania za zasługi dla Organizacji dla Pana Kitacka Lima

Zgromadzenie przyjęło Rezolucję Zgromadzenia w sprawie uznania zasług dla IMO Pana Kitacka Lima.

A.1176(33) Zatwierdzenie nominacji Sekretarza Generalnego

Zgromadzenie zatwierdziło nominację Pana Arsenio Antonio Domingueza Velasco (Republika Panamy) na stanowisko Sekretarza Generalnego IMO, na początkową czteroletnią kadencję rozpoczynającą się 1 stycznia 2024 r.

A.1177(33) Zaległe składki

A.1178(33) Przedstawienie zbadanych sprawozdań finansowych i raportu audytorów zewnętrznych

A.1179(33) Budżet oparty na wynikach na lata 2024-2025

Zgromadzenie przyjęło budżet i program prac Organizacji na lata 2024 i 2025.

Oparty na wynikach budżet Organizacji na dwuletnią kadencję 2024-2025 wynosi 83 653 000 GBP, w tym środki w wysokości 40 923 000 GBP na 2024 r. i środki w wysokości 42 730 000 GBP na 2025 r. Środki te będą w dużej mierze finansowane z wkładów państw członkowskich w wysokości 73 153 000 GBP, w tym 35 572 000 GBP w 2024 r. i 37 581 000 GBP w 2025 r.

A.1180(33) Wzmocnienie aspektu wielojęzyczności w IMO

A.1181(33) Powołanie audytora zewnętrznego

A.1182(33) Zmiany w przepisach finansowych Międzynarodowej Organizacji Morskiej

A.1183(33) Wpływ rosyjskiej inwazji zbrojnej na Ukrainę na międzynarodową żeglugę morską

A.1184(33) Wytyczne dotyczące miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy

W następstwie incydentów morskich na wodach poza jurysdykcją krajową, które spowodowały konieczność poszukiwania przez statek miejsca schronienia (np. MSC Flaminia w 2012 r.) uznano za konieczne zrewidowanie wytycznych A.949(23) w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy.

Uznając, że incydent, który wymaga, aby statek szukał pomocy i miejsca schronienia, może się zdarzyć w dowolnym miejscu na morzu, proponowane zmiany mają na celu zapewnienie jasnych ram i solidnych procesów operacyjnych, które sprzyjają szybszemu podejmowaniu decyzji.

Zmienione wytyczne zostały skonstruowane w taki sposób, aby każda zaangażowana „strona” (kapitanowie, ratownicy, państwa nadbrzeżne) miała własną sekcję, która jest hipertęrczem z pierwszą stroną Wytycznych w celu szybkiego odniesienia, tak aby powiększyć ich zdolności operacyjne.

Zmieniona rezolucja zawiera wytyczne dotyczące:

- koordynacji i współpracy między państwami nadbrzeżnymi zaangażowanymi w dany incydent;
- wyznaczenia jednego właściwego organu krajowego (zamiast wielu organów, które mogłyby być zaangażowane w proces, w celu uniknięcia nieporozumień i opóźnień w podejmowaniu decyzji;
- aktualizacja procesów, procedur komunikacji i raportowania, w tym przekazanie incydentu do sąsiedniego państwa; oraz
- obsługi mediów i przekazywania informacji.

A.1185(33) Procedury kontroli państwa portu, 2023 r.

Procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, które obejmują *Kodeks dobrych praktyk dla funkcjonariuszy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu*, ma na celu zapewnienie podstawowych wytycznych dotyczących przeprowadzania inspekcji kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz rozpoznawania braków na statku lub w jego wyposażeniu i załodze. Nowa rezolucja aktualizuje procedury w celu uwzględnienia poprawek do instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od czasu przyjęcia poprzedniej rezolucji A.1155(32).

Zmiany obejmują poprawki do:

- Raportu z inspekcji PSC w Załączniku 13, w celu uwzględnienia w nim informacji dotyczących okresu ważności i informacji o umowach z dostawcami zabezpieczeń finansowych certyfikatu ubezpieczenia, zgodnie z wymogami poprawki do Konwencji o pracy na morzu (MLC) z 2014 r.
- Rozdziału 3 – Zawieszenie zatrzymania statku zgodnie z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL
- Wytycznych dotyczących powiadamiania administracji bandery i uznanej organizacji (RO) w przypadku zatrzymania lub zawieszenia inspekcji.
- Wytycznych dotyczących zatrzymywania statków zgodnie z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL (dodatek 2, sekcja 5, Uchybienia podlegające zatrzymaniu), które zostały zmienione w celu uwzględnienia poniższych spraw:
 - braku ważnego wymaganego Oświadczenia(-ń) o zgodności dla wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla od 2023 r. i każdego kolejnego roku (Prawidło 28), który będzie uznawany za niedociągnięcie skutkujące możliwym zatrzymaniem;

- wyjaśnienia, że oficerowie kontroli państwa portu (PSCO) powinni przyjąć pragmatyczne podejście, jeśli statek zmienił banderę i/lub armatora i istnieją dowody na to, że administracja tracąca banderę nie działała zgodnie z przepisami lub zgodnie z przepisami lub dane nie zostały dostarczone przez poprzednią firmę, gdy statek dokonał transferu.

Na statkach wyposażonych w równoważne środki zgodności z SOx, tj. systemy odsiarczania spalin EGCS:

- uznaje się, że system oczyszczania spalin (EGCS) nie spełnia następujących wymagań co do zapewnienia skutecznej równoważności z wymaganiami prawideł 14 i 14.4 Załącznika VI do Konwencji MARPOL;

oraz

- jeśli zawartość siarki w jakimkolwiek paliwie olejowym stosowanym w urządzeniach spalania niepodłączonych do EGCS, będzie przekraczać limity określone w prawidło 14 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (z uwzględnieniem przepisów prawidła 18.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL), będzie to uważane jako brak możliwości do usunięcia.

Procedury kontroli państwa portu 2023 wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2024 r.

A.1186(33) Wytyczne dotyczące przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), 2023 r.

Wytyczne dotyczące przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) zostały pierwotnie przyjęte jako Rezolucja Zgromadzenia A.746(18) w 1993 roku. Od tego czasu wytyczne były stale weryfikowane i aktualizowane w celu dostosowania do nowych wymogów regulacyjnych.

Zmiany uwzględniają poprawki do odpowiednich obowiązkowych instrumentów wchodzących w życie do 31 grudnia 2023 r. włącznie oraz zmiany do Konwencji SOLAS, które wchodzą w życie 1 stycznia 2024 r., które obejmują zagadnienia związane m.in. z:

- Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL (zmieniony rez. MEPC.328(76));
- potwierdzeniem aktualizacji Planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP);
- potwierdzeniem osiągnięcia przez statek wskaźnika EEXI;
- Oświadczeniem o zgodności związanym z eksploatacyjną oceną intensywności emisji dwutlenku węgla;
- Poprawkami do Konwencji SOLAS (MSC.474(102));
- sprzętem holowniczym i cumowniczym;
- otworami w poszyciu poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych.

Poprawki uwzględniają również przyjęte techniki zdalnych przeglądów i doświadczenia zdobyte od czasu pandemii COVID-19 oraz zaawansowaną technologię, która jest obecnie dostępna w celu wspierania zdalnych przeglądów.

Chociaż wytyczne te nie są obowiązkowe w ramach IMO, są one obowiązkowe dla wszystkich uznanych organizacji Unii Europejskiej na mocy rozporządzenia UE nr 391/2009.

Nowa rezolucja będzie obowiązywać od dnia 1 stycznia 2024 r. i uchyli rez. A.1156(32).

A.1187(33) Niewyczerpujący wykaz obowiązków wynikających z instrumentów istotnych dla Kodeksu wdrażania instrumentów IMO (Kodeks III), 2023

Są to zobowiązania państw wynikające z Kodeksu wdrażania instrumentów IMO (Kodeks III). Zachęca się rządy wszystkich państw, działające jako administracje państw bandery, portów i państw nadbrzeżnych, do tego, aby w jak największym stopniu korzystały z wykazu przy wdrażaniu instrumentów IMO na szczeblu krajowym. Niniejsza rezolucja obejmuje nowe wymogi, które weszły w życie lub mają wejść w życie do dnia 1 lipca 2024 roku. Obejmują one wyniki sesji MEPC 78, MEPC 79, MEPC 80, MSC 106 i MSC 107.

Nowa rezolucja będzie obowiązywać od dnia 1 stycznia 2024 r. i uchyli rez.A.1157(32).

A.1188(33) 2023 Wytyczne dotyczące wdrażania Kodeksu ISM przez Administracje

Kodeks ISM zapewnia międzynarodowy standard bezpiecznego zarządzania i eksploatacji statków oraz zapobiegania zanieczyszczeniom. Kodeks ISM wymaga, aby firmy ustanawiały cele w zakresie bezpieczeństwa, a ponadto, aby opracowywały, wdrażały i utrzymywały system zarządzania bezpieczeństwem. Kodeks ISM jest wspierany przez Wytyczne dotyczące jego wdrażania. Wytyczne z 2023 r. uchylają rezolucję A.1118(30) i wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2024 roku.

A.1189(33) Zalecenia wynikające z prac wspólnej grupy działania ds. przeglądu wpływu pandemii COVID-19 na pracowników transportu na świecie i globalny łańcuch dostaw (JAG-TSC)**A.1190(33) Wzmocnienie ram walki z przestępczością zorganizowaną w sektorze morskim****A.1191(33) Wdrożenie Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków z 2009 r.****A.1192(33) Wezwanie państw członkowskich i wszystkich zainteresowanych stron do promowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom w sektorze morskim prowadzonym przez tzw. „ciemną flotę” lub „ukrytą flotę”.****A.1193(33) Docenienie zasług dr Cleopatry Doumbia-Henry dla Światowego Uniwersytetu Morskiego (WMU)****A.1194(33) Stosunki z organizacjami pozarządowymi****A.1195(33) Specjalne uznanie dla statków handlowych i ich załóg zaangażowanych w ratowanie mieszanych grup migrantów na morzu**

33 Zgromadzenie IMO przywróciło również następujące rezolucje:

A.536(13) Kodeks bezpieczeństwa systemów nurkowych

A.583(14) Poprawki do Kodeksu Bezpieczeństwa Systemów Nurkowych.

Zostały one nieumyślnie uchylone przez paragraf 4, gdy Zgromadzenie przyjęło Kodeks Nurkowy z 1995 r. rezolucją A.831(19).

33 Zgromadzenie IMO uchyliło następujące rezolucje:

Następujące rezolucje zostaną uchylone z dniem 1 stycznia 2024 r., ponieważ staną się nieaktualne wraz z wejściem w życie powiązanych poprawek do konwencji SOLAS dotyczących modernizacji GMDSS:

A.334(IX) - Zalecenie w sprawie standardów operacyjnych dla nadajników i odbiorników radiotelefonicznych

A.383(X) - Normy operacyjne dla radiotelefonicznych odbiorników wachtowych

A.385(X) - Normy eksploatacyjne dla instalacji radiotelefonicznych VHF

A.421(XI) - Normy eksploatacyjne dla radiotelefonicznych generatorów sygnałów alarmowych

A.524(13) - Normy eksploatacyjne dla urządzeń wielokrotnej obserwacji VHF

A.530(13) - Wykorzystanie transponderów radarowych do celów poszukiwawczo-ratowniczych

A.570(14) - Homologacja typu okrętowych stacji naziemnych

A.612(15) - Zalecenie norm eksploatacyjnych dla bezpływakowych radiopław awaryjnych VHF wskazujących pozycję radiolatarni VHF

A.614(15) - Przewóz radaru pracującego w paśmie częstotliwości 9300-9500 MHz

A.660(16) - Transmisja satelitarnych radiopław awaryjnych (EPIRB)

A.661(16) - Normy eksploatacyjne dla bezpływakowych satelitarnych radiopław ratunkowych wskazujących położenie działających poprzez geostacjonarny system satelitarny INMARSAT na częstotliwości 1,6 GHz

A.699(17) - Norma skuteczności działania systemu w zakresie rozpowszechniania i współzarządzania informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego z wykorzystaniem bezpośredniego druku wąskopasmowego o wysokiej częstotliwości

A.701(17) - Przewóz w celu zapewnienia ulepszonych odbiorników sieci SafetyNET wywołania grupowego w ramach Globalnego Morskiego Systemu Morskiego Systemu łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

A.702(17) - Wytyczne dotyczące utrzymania łączności radiowej dla Światowego Morskiego Systemu łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) odnoszące się do obszarów morskich A3 i A4

A.703(17) - Szkolenie personelu radiowego w Światowym Morskim Systemie łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

A.801(19), z późniejszymi zmianami - Świadczenie usług radiowych dla Globalnego Morskiego Systemu łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

A.802(19) - Normy wydajności dla transponderów radarowych jednostek ratunkowych do użytku w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych

A.805(19) - Normy eksploatacyjne dla bezpływakowych radiolatarni awaryjnych VHF wskazujących pozycję

A.814(19) - Wytyczne dotyczące unikania fałszywych alarmów o niebezpieczeństwie

Rezolucje, które zostaną zastąpione:

Następujące rezolucje zostaną zastąpione z dniem 1 stycznia 2024 r., ponieważ staną się nieaktualne wraz z wejściem w życie powiązanych poprawek do Konwencji SOLAS dotyczących modernizacji GMDSS:

A.530(13) - Wykorzystanie transponderów radarowych do celów poszukiwawczo-ratowniczych – zastąpiona przez rezolucję MSC.510(105)

A.699(17) - Standard Wydajności Systemu Promulgacji i Współzarządzania Bezpieczeństwem na Morzu bezpieczeństwa na morzu z wykorzystaniem bezpośredniego druku wąskopasmowego o wysokiej częstotliwości - zastąpiona przez rezolucję MSC.507(105)

A.801(19), z późniejszymi zmianami - Świadczenie usług radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) - zastąpiona przez rezolucję MSC.509(105)

A.802(19) - Normy eksploatacyjne dla transponderów radarowych jednostek ratunkowych stosowanych w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych i ratowniczych – zastąpiona odpowiednio przez rezolucje MSC.509(105) i MSC.510(105)

A.814(19) - Wytyczne dotyczące unikania fałszywych alarmów o niebezpieczeństwie – zastąpiona przez rezolucję MSC.514(105)