



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 06/2024

Najważniejsze postanowienia 48 sesji Komitetu Ułatwień (IMO FAL)

48 sesja Komitetu Ułatwień FAL odbyła się w dniach od 8 do 12 kwietnia 2024 roku w formie hybrydowej. Na sesji, której przewodniczył pan Watchara Chiemasukulkit (Tajlandia), podjęto szereg decyzji, które obejmują zagadnienia przedstawione poniżej:

Przegląd i aktualizacja Podręcznika Wyjaśniającego do Konwencji FAL

Komitet zatwierdził zmieniony Podręcznik Wyjaśniający do Konwencji FAL, który zawiera wytyczne dotyczące interpretacji tekstu prawnego Konwencji i jej postanowień oraz podaje najlepsze przykłady w zakresie wdrażania Standardów i Zalecanych Praktyk.

Przegląd Podręcznika rozpoczął się po przyjęciu zmian do Konwencji FAL w maju 2022 r. na sesji FAL 46. Na FAL 47 powołano Grupę Korespondencyjną w celu przeprowadzenia przeglądu podręcznika, która skoncentrowała się na nowych lub znacząco zmienionych postanowieniach. Komitet zauważył, że istniały niespójności dotyczące procesu zgłaszania do IMO incydentów związanych z nielegalnymi pasażerami i uzgodnił, że zajmie się tą kwestią przy następnej nowelizacji załącznika do Konwencji FAL.

Pojedyncze okno morskie (maritime single window (MSW))

MSW ma na celu ograniczenie obecnego podejścia polegającego na wielokrotnym raportowaniu przez statek informacji do: ochrony portu, służb celnych, biura imigracyjnego, bunkrowania, itp. Istnieje już kilka przykładów raportowania w „jednym oknie”, ale każdy z nich działa inaczej. Raportowanie jest uważane za ważne dla postępu w zakresie morskich autonomicznych statków nawodnych (MASS).

Bieżący program prac w ramach FAL jest komplementarny z innymi inicjatywami IMO w tym obszarze, w tym:

1. zatwierdzeniem *Wytycznych w sprawie utworzenia pojedynczego okna morskiego* (FAL.5/Circ.42/Rev.3);
2. wdrożeniem modułu GISIS (Światowego Systemu Zintegrowanej Informacji Morskiej) w celu zapewnienia szczegółowych informacji na temat wdrażania koncepcji jednego okna przez państwa członkowskie;
3. opracowaniem Kompendium IMO na temat ułatwień i biznesu elektronicznego (FAL.5/Circ.45) w celu wspierania, harmonizacji i standaryzacji raportowania statków i MSW we wszystkich portach; oraz
4. opracowaniem *Wytycznych w sprawie uwierzytelniania, integralności i poufności wymiany informacji za pośrednictwem pojedynczych okien morskich i powiązanych usług* (FAL.5/Circ.46).

Komitet kontynuował dyskusje na temat wykorzystania MSW, które stało się obowiązkowe dla Umawiających się Rządów Państw Konwencji FAL w dniu 1 stycznia 2024 r., zgodnie z rezolucją FAL.14(46). Wszystkie państwa członkowskie IMO są obecnie zobowiązane do korzystania z jednej, scentralizowanej platformy cyfrowej lub „pojedynczego okna morskiego” w celu gromadzenia i wymiany informacji ze statkami podczas zawijania do portów. Usprawni to procedury rozliczania przybycia, pobytu i wypłynięcia statków oraz znacznie zwiększy wydajność żeglugi na całym świecie. Komitet otrzymał sprawozdania od państw członkowskich opisujące ich dotychczasowe doświadczenia z wdrażaniem MSW. Angola i Singapur podzieliły się swoimi doświadczeniami z udanego wdrożenia projektu SWiFT w porcie Lobito. Projekt SWiFT został zainicjowany w 2021 r. przez Singapur we współpracy z IMO. Ponadto Komitet rozważył proponowaną zmianę okólnika FAL.5/Circ.46.

Komitet poinstruował Grupę Ekspertów ds. Harmonizacji Danych (Expert Group on Data Harmonization EGDH), aby rozważyła włączenie informacji API (Interfejsów Programowania Aplikacji), jak przedstawiono w dokumencie FAL 48/5 do Kompendium IMO w sprawie ułatwień i biznesu elektronicznego, biorąc pod uwagę okólnik FAL.5/Circ.46, oraz że zadanie to mogłoby zostać wykonane

przez EGDH w ramach istniejącego zakresu obowiązków. Komitet rozważył dokument IAPH (International Association of Ports and Harbors) dot. złożenia propozycji nowego punktu pracy na FAL 49 odnośnie zmiany załącznika do Konwencji w zakresie wprowadzenia obowiązkowych wymogów w zakresie cyberbezpieczeństwa. Komitet zachęcił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do skontaktowania się z IAPH w celu przygotowania tej propozycji. Ponadto Komitet poinformował, że we wrześniu 2023 r. uruchomiono nowy kurs e-learningowy dotyczący wdrażania MSW na platformie e-learningowej IMO.

Decyzje innych organów (kwestie związane z MSW):

W odniesieniu do decyzji i wyników NCSR 10, Komitet uzgodnił kilka modyfikacji do zaproponowanego przez NCSR opisu „Usługi Morskiej 8 - Raportowanie ze statku na ląd” i uzgodnił przesłanie zaktualizowanego projektu okólnika MSC.1/Circ.1610 - *Wstępne opisy Usług Morskich w kontekście e-nawigacji*, na MSC 108 do zatwierdzenia.

W odniesieniu do decyzji i wyników MSC 107 w sprawie *Wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych świadectw marynarzy* (MSC.1/Circ.1665) i w sprawie *Wstępnych opisów Usług Morskich w kontekście e-nawigacji* (MSC.1/Circ.1610), Komitet zgodził się na włączenie nowego punktu pracy dla „Opracowania wspólnych wytycznych FAL-LEG-MEPC-MSC w sprawie wydawania elektronicznych certyfikatów do dwuletniego porządku obrad Komitetu FAL na lata 2024-2025 oraz wstępnego porządku obrad FAL 49, z docelowym rokiem ukończenia w 2025 r.; Komitet zaprosił komitety LEG, MSC i MEPC do współpracy jako organy stowarzyszone. Ponadto zauważono, że Kompendium IMO zawiera już zestaw danych dotyczących certyfikatów statków i przedsiębiorstw, ale certyfikaty załóg nie zostały jeszcze uwzględnione. Następnie Komitet zaprosił państwa członkowskie i zainteresowane organizacje do złożenia stosownego wniosku do EGDH.

Przegląd i nowelizacja Kompendium IMO na temat ułatwień i biznesu elektronicznego, w tym dodatkowe rozwiązania e-biznesowe

Komitet zatwierdził nową wersję Kompendium IMO na temat ułatwień i biznesu elektronicznego, które ma na celu harmonizację szerokiej gamy danych elektronicznych wymienianych między statkami, portami i innymi zainteresowanymi stronami. Obejmuje ono zestawy danych IMO i model referencyjny, które zapewniają ich wspólny format i semantykę. Umożliwia to systemom informatycznym różnych interesariuszy efektywną wymianę danych o wspólnym znaczeniu, jednocześnie wspierając harmonizację MSW i PCS.

Kompendium IMO (wersja szósta) zawiera następujące nowe i zaktualizowane zestawy danych:

- zestaw danych IMO w raporcie wysyłanym ze statku w godzinach południowych „Noon data report”;
- znowelizowane zestawy danych dotyczące „Morskiej deklaracji zdrowia”, „Raportu o wodach balastowych”, „Zaawansowanych informacji o pasażerach” oraz zaktualizowanego submodułu metody Just in Time (JIT), czyli metody polegającej na dostarczaniu materiałów potrzebnych do wytworzenia produktów lub usług dokładnie w takiej ilości, jakiej potrzebuje firma, i dokładnie w takim czasie, w jakim są one potrzebne; oraz
- poprawki w zbiorze danych IMO mające na celu poprawę spójności nazewnictwa i definicji.

W odniesieniu do bieżącej pracy grupy EGDH, Komitet:

- odnotował wyniki oceny wpływu rozszerzenia formatu numeru identyfikacyjnego statku IMO oraz zachęcił państwa członkowskie i zainteresowane organizacje do dalszego dostarczania informacji i aktywnego zaangażowania w ten proces;
- zwrócił się do EGDH o kontynuowanie współpracy z Międzynarodową Organizacją Hydrograficzną (IHO) w celu dostosowania odpowiednich modeli standardu S-100 i Kompendium IMO;

- zatwierdził priorytetową listę zbiorów danych grupy EGDH; oraz
- zatwierdził harmonogram pracy grupy EGDH na kolejne dwa posiedzenia.

Opracowanie wytycznych dotyczących systemów wspólnot portowych (PCS)

Systemy wspólnot portowych (PCS) służą jako elementy uzupełniające systemu pojedynczego okna morskiego (MSW). Oba są cyfrowymi platformami informatycznymi wykorzystywanymi do gromadzenia i wymiany danych między zainteresowanymi stronami, które usprawniają operacje i zwiększają konkurencyjność. PCS ułatwia wymianę informacji między publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w operacje portowe i terminalowe. Komitet rozpatrzył raport Grupy Korespondencyjnej ustanowionej na FAL 47, w tym projekt Wytycznych dotyczących portowych systemów społecznościowych (*Guidelines on Port Community Systems*) do zatwierdzenia na sesji FAL 48. Będą one zgodne z istniejącymi wytycznymi Komitetu FAL, w szczególności z *Wytycznymi IMO w sprawie utworzenia pojedynczego okna morskiego (FAL.5/Circ.42/Rev.3)*.

Morskie Autonomiczne Statki Nawodne - Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)

Komitet FAL kontynuował dyskusje na temat regulacji statków komercyjnych, które mogą działać niezależnie od interakcji z człowiekiem, tzn. morskich autonomicznych statków nawodnych (MASS). W obecnej fazie dyskusji na ten temat IMO opracowuje nieobowiązkowy Kodeks MASS oparty na celach, który ma zostać sfinalizowany i przyjęty na MSC 109 (grudzień 2024 r.). Nieobowiązkowy kodeks jest środkiem przejściowym przed przyjęciem obowiązkowego Kodeksu MASS, który ma zostać przyjęty na MSC 111 w 2026 roku i wejść w życie 1 stycznia 2028 roku. Oczekuje się, że początkowo jego stosowanie będzie ograniczone wyłącznie do statków towarowych, z wyłączeniem statków pasażerskich, które zostaną poddane zmianom na późniejszym etapie.

Komitet zatwierdził sprawozdanie z drugiej sesji Wspólnej Grupy Roboczej MSC-LEG-FAL ds. MASS (MASS-JWG) (17-21 kwietnia 2023 r.), które zawiera zalecenia dotyczące:

- roli i obowiązków kapitana i załogi MASS;
- roli i obowiązków zdalnego operatora i zdalnych centrów operacyjnych;
- certyfikatów i innych dokumentów; oraz
- wymiany informacji, łączności i cyberbezpieczeństwa.

Komitet uzgodnił następujące aktualizacje nowego punktu pracy dotyczące kwestii MASS związanych z Konwencją FAL:

1. FAL 49 (wiosna 2025 r.): ocena sfinalizowanego nieobowiązkowego Kodeksu MASS i rozważenie potrzeby wprowadzenia zmian i interpretacji załącznika do Konwencji FAL w oparciu o wyniki prac Grupy Roboczej ds. MASS-JWG, a także wyników posiedzeń MSC i LEG;
2. FAL 50 (może być zaplanowane po MSC 111 w 2026 r.): ocena przyjętego obowiązkowego Kodeksu MASS i rozważenie potrzeby dalszych zmian i interpretacji załącznika do Konwencji FAL;
3. FAL 50: rozważenie proponowanych poprawek do załącznika do Konwencji FAL opracowane przez Grupę Roboczą FAL ds. MASS, zgodnie z załącznikiem 7 do dokumentu FAL 47/22/Add.1; oraz;
4. FAL 51 (2027 r.): przyjęcie poprawek do Konwencji FAL.

Oprócz tych dyskusji, 11 kwietnia 2024 r. w siedzibie IMO odbyło się seminarium IMO MASS poświęcone implikacjom, wyzwaniom i możliwościom MASS dla portów i administracji publicznej. Nagranie z tego seminarium jest dostępne na kanale IMO:

<https://www.youtube.com/watch?v=RZTW4vmY6sk>

Decyzje innych organów (kwestie związane z MASS)

W odniesieniu do decyzji i wyników posiedzenia LEG 110, Komitet odnotował, że Komitet Prawny LEG zgodził się z decyzjami MSC 106 i FAL 47 w odniesieniu do MASS.

W odniesieniu do decyzji i wyników MSC 107, Komitet:

- odnotował działania podjęte w kwestiach związanych z MASS wraz z raportem z drugiej sesji Wspólnej Grupy Roboczej MSC-LEG-FAL ds. MASS (MASS-JWG 2), w tym zatwierdzenie nowego punktu porządku obrad ;
- odnotował porozumienie w sprawie przełożenia trzeciego posiedzenia Wspólnej Grupy Roboczej MSC/LEG/FAL ds. MASS, pierwotnie zaplanowanego na wrzesień 2023 r., które odbędzie się po LEG 111 i FAL 48, ale przed MSC 108, i jednocześnie zatwierdził plan pracy zatwierdzony przez MSC 107; oraz
- odnotował, że planowane seminarium na temat implikacji, wyzwań i możliwości związanych z operacjami MASS dla portów i administracji publicznej, które pierwotnie miało odbyć się we wrześniu 2023 r. odbędzie się w połączeniu z FAL 48.

Wprowadzenie koncepcji API /PNR w transporcie morskim

Jednym z punktów agendy FAL 46 było „Wprowadzenie koncepcji API/PNR w transporcie morskim”, z docelowym rokiem ukończenia w 2023 r. Podczas FAL 46 uzgodniono włączenie zbiorów danych API (*Advance Passenger Information* - Zaawansowane informacje o pasażerach) i PNR (*Passenger Name Record* - Zbiór imion i nazwisk pasażerów) zaproponowanych przez Światową Organizację Celną (WCO) do listy priorytetowych zbiorów danych dla EGDH. FAL 47 zgodził się na włączenie zbioru danych IMO na temat API do Kompendium IMO, jednak projekt zbioru danych BRI (*Booking Reservation Information*-Informacje dotyczące rezerwacji)/PNR nie zostanie jeszcze włączony do Kompendium IMO, ponieważ nie został on jeszcze sfinalizowany przez EGDH. Komitet przedłużył docelowy rok ukończenia tego tematu do 2024 r. Ponadto na FAL 47 uzgodniono, że zmiana wymogów Konwencji FAL dotyczących informacji o załodze i pasażerach z dodatkowymi danymi API i BRI/PNR wymagałaby nowego punktu pracy.

Komitet włączył ten punkt pracy do dwuletniego porządku obrad Komitetu FAL na lata 2024-2025 i wstępnego porządku obrad FAL 49, z docelowym rokiem ukończenia 2025.

Inicjatywy w zakresie cyfryzacji

Komitet rozważył zalecenia i propozycje wynikające z niedawnej ankiety przeprowadzonej przez partnerów branżowych na temat cyfryzacji w portach. Badanie wskazało na potrzebę ustandaryzowania i zharmonizowania systemów cyfrowych w portach na całym świecie, biorąc pod uwagę szeroki zakres różnych interfejsów i dokumentacji zawinięć do portów w państwach członkowskich, a także brak infrastruktury informatycznej na wielu statkach, która umożliwiłaby bardziej efektywną wymianę danych z portami. Ponadto Komitet rozważył propozycję nowego punktu pracy w celu opracowania nadrzędnej strategii IMO, która przyczyni się do bardziej zintegrowanego podejścia do cyfryzacji morskiej w Organizacji. Osiągnięto porozumienie w sprawie włączenia dodwuletniego porządku obrad Komitetu FAL na lata 2024-2025 i wstępnej agendy FAL 49 tematu „Opracowanie kompleksowej strategii w zakresie cyfryzacji morskiej”, z docelowym rokiem ukończenia 2027, oraz zaproszenia MSC i MEPC do współpracy jako organów stowarzyszonych.

Przegląd postanowień dotyczących pracowników o kluczowym znaczeniu w Konwencji FAL

Komitet rozważył propozycję dodania nowego punktu pracy w celu zmiany definicji „pracowników kluczowych” i odpowiednich zmian w Konwencji FAL. Osiągnięto porozumienie w sprawie włączenia

do dwuletniej agendy FAL na lata 2024-2025 i wstępnego porządku obrad FAL 49, punktu dotyczącego „Poprawek do Konwencji FAL w celu dokonania przeglądu postanowień dotyczących pracowników o kluczowym znaczeniu w sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym”, z docelowym rokiem ukończenia 2026.

Wszelkie inne sprawy

Wśród tematów omawianych w ramach spraw różnych znalazły się następujące kwestie:

- aktualne informacje na temat trwającego procesu zmiany Międzynarodowych przepisów zdrowotnych (2005) (IHR), w tym implikacje i korzyści dla dostosowania IHR do Konwencji FAL;
- propozycja aktualizacji *Wytycznych w sprawie minimalnego szkolenia i kształcenia personelu cumowniczego* (FAL.6/Circ.11/Rev.1) i zatwierdzenia zmienionych wytycznych poprzez rezolucję FAL. Propozycje obejmują następujące elementy:
 - załoga statku musi zawsze powiadomić personel cumowniczy przed przybyciem na miejsce; minimalny czas powiadomienia przed przybyciem, wypłynięciem i zmianą miejsca cumowania musi być ustalony;
 - niezbędne jest ustalenie wachty cumowniczej, a personel cumowniczy musi zawsze znajdować się przy nabrzeżu przygotowany do wykonywania operacji cumowania, gdy statek przyplęwa, odpływa i zmienia miejsce postoju;
 - liny cumownicze muszą być regularnie testowane i sprawdzane.

Komitet uzgodnił nowy punkt porządku obrad dotyczący *Przeglądu wytycznych w sprawie minimalnego szkolenia i kształcenia personelu cumowniczego* (FAL.6/Circ.11/Rev.1) w dwuletniej agendzie Komitetu FAL na lata 2024-2025 i wstępnym porządku obrad FAL 49, z docelowym rokiem ukończenia 2025.

- moduł e-learningowy „Bezpieczny transport ładunków klasy 7 drogą morską”. Międzynarodowa Agencja Energii Atomowej (MAEA) utworzyła platformę e-learningową dla bezpiecznego transportu materiałów radioaktywnych (V2.0), której celem jest zwiększenie wiedzy i świadomości wśród specjalistów (prawodawców, przemysłu) zaangażowanych w ten sektor. Jednakże, aby zaradzić opóźnieniom i odmowom transportu, MAEA planuje opracować we współpracy z IMO moduł na temat bezpiecznego transportu morskiego ładunków klasy 7.