



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 12/2022

Zestawienie postanowień IMO - I półrocze 2022 r.

ZESTAWIENIE WYMAGAŃ IMO W I PÓŁROCZU 2022 R.**REZOLUCJE 105 SESJI KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU (MSC 105) (20-29.04.2022 r.)****Rezolucja MSC.495(105) Działania mające na celu ułatwienie pilnej ewakuacji marynarzy z obszaru strefy wojennej na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim oraz wokół nich w wyniku agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę**

Rezolucja wzywa Sekretarza Generalnego do świadczenia dalszej pomocy międzynarodowym organom humanitarnym w celu pilnego udzielenia wsparcia marynarzom, którzy utknęli w ukraińskich portach, oraz pomocy w ich bezpiecznej i szybkiej ewakuacji ze strefy działań wojennych.

Rezolucja wzywa ponadto Federację Rosyjską do natychmiastowego i bezwarunkowego zaprzestania agresji przeciwko Ukrainie, wycofania swoich wojsk z tego regionu, w tym z wód terytorialnych Ukrainy, a także powstrzymania się od podejmowania kroków wspierających operacje wojskowe, które mają wpływ na ewakuację statków handlowych i marynarzy ze stref objętych wojną.

Państwa członkowskie proszone są do wyrażenia obaw na forum Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i innych wyspecjalizowanych agencji ONZ, dotyczących negatywnego wpływu agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę na marynarzy, pracowników portów, bezpieczeństwo i ochronę żeglugi, globalne łańcuchy dostaw i bezpieczeństwo żywnościowe, a także do zwrócenia się do tych organów o znalezienie rozwiązania, które złagodziłoby te krytyczne obawy i przyczyniło się do pokojowego rozwiązania.

Rezolucja MSC.496(105) Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS, 1974)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdziałów II-1, III, IV i V oraz Dodatku (Certyfikaty) związane z modernizacją Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS), które umożliwiają przyszłe wykorzystanie nowoczesnych systemów łączności, przy jednoczesnym usunięciu przestarzałych wymagań.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.497(105) Poprawki do Protokołu z 1988 roku dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku

Rezolucja wprowadza poprawki do Protokołu z 1988 roku dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku dotyczące modernizacji GMDSS, polegające na zmianie dotychczasowych wzorów: Certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego, Certyfikatu bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego, Certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego oraz Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.498(105) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, 1994 (Kodeks HSC, 1994)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. 8 „Urządzenia i środki ratunkowe” i 14 „Radiokomunikacja”, oraz Wykazu wyposażenia do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej, związane z modernizacją systemu GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.499(105) – Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich (Kodeks HCS, 2000)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. 8 „Urządzenia i środki ratunkowe” i 14 „Radiokomunikacja”, oraz Wykazu wyposażenia do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej, związane z modernizacją systemu GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.500(105) Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC)

Rezolucja wprowadza poprawki nr 06-21 do Kodeksu IMSBC, które zostały wyłączone z czteroletniego cyklu wejścia w życie poprawek do Konwencji SOLAS z powodu zakłóceń spowodowanych pandemią COVID-19. Przewidywana data wejścia w życie poprawek to 1 grudnia 2023 r. Umawiające się Rządy Konwencji SOLAS mogą dobrowolnie stosować poprawki od 1 stycznia 2023 r.

Rezolucja MSC.501(105) Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG)

Rezolucja wprowadza poprawki nr 41-22 do Kodeksu IMDG. Zmiany obejmują m.in. przenośne zbiorniki wykonane z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknami (FRP), przeznaczone do multimodalnego transportu towarów niebezpiecznych”.

Przewidywana data wejścia w życie poprawek to 1 stycznia 2024 r. Umawiające się Rządy Konwencji SOLAS mogą dobrowolnie stosować poprawki od 1 stycznia 2023 r.

Rezolucja MSC.502(105) Poprawki do Kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 1983 (Kodeks SPS, 1983)

Rezolucja wprowadza poprawki do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego oraz związanego Wykazu wyposażenia, związane z modernizacją GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.503(105) Poprawki do Kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 2008 (Kodeks SPS, 2008)

Rezolucja wprowadza poprawki do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego oraz związanego Wykazu wyposażenia, związane z modernizacją GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.504(105) Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1979 (Kodeks MODU, 1979)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. 10 „Środki i urządzenia ratunkowe” i 11 „Łączność radiowa i nawigacja”, związane z modernizacją GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.505(105) Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1989 (Kodeks MODU, 1989)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. 10 „Środki i urządzenia ratunkowe” i 11 „Łączność radiowa i nawigacja”, związane z modernizacją GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.506(105) Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 2009 (Kodeks MODU, 2009)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. 10 „Środki i urządzenia ratunkowe” i 11 „Łączność radiowa i nawigacja”, związane z modernizacją GMDSS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Rezolucja MSC.507(105) Standard wydajności systemu dla rozgłaszania i koordynacji morskich informacji bezpieczeństwa z wykorzystaniem krótkofalowej wąskopasmowej telegrafii dalekopisowej

Zgodnie z rezolucją nadawanie informacji o bezpieczeństwie morskim z wykorzystaniem technik HF NBDP, mające na celu spełnienie wymagań przepisu IV/7.1.4 Konwencji SOLAS, powinno być zgodne ze standardem zawartym w załączniku do niniejszego dokumentu, który zostanie przekazany organom wykonawczym Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU), Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) i Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO).

Rezolucja wchodzi w życie 1 stycznia 2024 r., wraz z wejściem w życie poprawek do Konwencji SOLAS, 1974, przyjętych rezolucją MSC.496(105), i zastępuje rezolucję A.699(17).

Rezolucja MSC.508(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla odbioru morskich informacji bezpieczeństwa oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem przez MF (NAVTEX) i HF

Rezolucja zaleca, aby wyposażenie odbiornika NAVTEX:

- zainstalowane w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełniało standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze od tych, określonych w załączniku do rezolucji;
- zainstalowane po 1 lipca 2019 r., lecz przed 1 stycznia 2024 r., spełniało standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze od tych, określonych w załączniku do rezolucji MSC.148(77), zmienionej rezolucją MSC.430(98);
- zainstalowane po 1 lipca 2005 r., lecz przed 1 lipca 2019 r., spełniało standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze od tych, określonych w załączniku do rezolucji MSC.148(77) oraz
- zainstalowane przed 1 lipca 2005 r., spełniało standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze od tych, określonych w załączniku do rezolucji A.525(13).

W odniesieniu do wyposażenia do odbioru nadawanych przez NBDP ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych oraz pilnych informacji dla statków przez HF, rezolucja zaleca, aby było ono:

- zainstalowane w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełniało standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze od tych, zawartych w załączniku do rezolucji oraz
- zainstalowane przed 1 stycznia 2024 r., spełniało standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze od tych, określonych w załączniku do rezolucji A.700(17).

Ponadto rezolucja zaleca Rządowi, aby pozwoliły statkom posiadającym instalacje radiowe MF/HF zgodnie z rezolucją MSC.512(105), na używanie takich urządzeń w miejsce urządzeń zgodnych ze standardami techniczno-eksploatacyjnymi określonymi w załączniku do niniejszej rezolucji.

Rezolucja MSC.509(105) Postanowienia dotyczące usług radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

Niniejsza rezolucja zawiera cztery załączniki, w których znajdują się Zalecenia dotyczące świadczenia usług radiowych dla GMDSS, Kryteria stosowane przy dostarczaniu lądowych urządzeń cyfrowego

selektywnego wywołania (DSC) do wykorzystania w GMDSS, Kryteria ustanawiania obszarów morskich GMDSS oraz Kryteria, które należy stosować podczas świadczenia usługi NAVTEX.

Rządy powinny zapewnić, że świadczenie usług radiowych dla GMDSS ustanowionych w dniu 1 stycznia 2024 r., lub po tej dacie, jest zgodne z kryteriami nie gorszymi niż te określone w załącznikach do niniejszej rezolucji.

Ponadto Rządy powinny zapewnić indywidualnie lub we współpracy z innymi rządami, służby radiowe niezbędne dla właściwego działania GMDSS; oraz informować Sekretarza Generalnego o urządzeniach lądowych, które mają być dostarczone dla wsparcia GMDSS w odpowiedzi na niniejszą rezolucję poprzez Globalny Zintegrowany System Informacji o Statkach (GISIS).

Niniejsza rezolucja zastępuje rezolucję A.801(19), z późniejszymi zmianami, z dniem 1 stycznia 2024 r.

Rezolucja MSC.510(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla transponderów radarowych SART

Rezolucja zaleca Rządom zapewnienie, że radarowe transpondery SART, które będą stanowić część GMDSS, spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji.

Niniejsza rezolucja, zastępuje rezolucje A.530(13) i A.802(19), z późniejszymi zmianami, z dniem 1 stycznia 2024 r.

Rezolucja MSC.511(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych instalacji radiowych VHF zapewniających łączność głosową i cyfrowe wywołanie selektywne

Rezolucja zaleca Rządom zapewnienie, że statkowe instalacje radiowe VHF zapewniające łączność głosową i cyfrowe wywołanie selektywne, które będą stanowić część GMDSS:

- zainstalowane w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji;
- zainstalowane w dniu 23 listopada 1996 r. lub później, ale przed dniem 1 stycznia 2024 r., spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.803(19), z późniejszymi zmianami, lub spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji oraz
- zainstalowane przed dniem 23 listopada 1996 r., spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.609(15).

Rezolucja MSC.512(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych instalacji radiowych MF i MF/HF zapewniających łączność głosową, cyfrowe wywołanie selektywne i odbiór informacji MSI oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem

Rezolucja zaleca Rządom zapewnienie, że statkowe instalacje radiowe MF i MF/HF zapewniające łączność głosową, cyfrowe wywołanie selektywne i odbiór informacji MSI oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem, które będą stanowić część GMDSS:

- zainstalowane w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji;
- zainstalowane w dniu 23 listopada 1996 r. lub później, ale przed dniem 1 stycznia 2024 r., spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.804(19), z późniejszymi zmianami, i A.806(19), z późniejszymi zmianami, lub spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji oraz
- zainstalowane przed dniem 23 listopada 1996 r., spełniają standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.610(15) i A.613(15).

Rezolucja MSC.513(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych stacji naziemnych INMARSAT-C umożliwiających nadawanie i odbiór łączności z bezpośrednim wydrukiem

Rezolucja zwraca uwagę, że wytyczne dotyczące projektowania i instalacji Inmarsat-C są podobne do niniejszych standardów techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych stacji naziemnych Inmarsat-C oraz do ogólnych wymagań dla okrętowych urządzeń radiowych określonych w rezolucji A.694(17).

Rezolucja zaleca Rządowi zapewnienie, że każda statkowa stacja naziemna Inmarsat-C, która stanowi część GMDSS:

- zainstalowana w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji oraz
- zainstalowana przed dniem 1 stycznia 2024 r., spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.807(19), z późniejszymi zmianami, lub spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji;

i jest zainstalowana zgodnie z wytycznymi Inmarsat dotyczącymi projektowania i instalacji.

Rezolucja MSC.514(105) Wytyczne dotyczące unikania fałszywych alarmów w niebezpieczeństwie

Rezolucja, która zawiera Wytyczne dotyczące unikania fałszywych alarmów w niebezpieczeństwie adresowane do administracji, producentów, dostawców i instalatorów, szkoleniowców, przedsiębiorstw, kapitanów i marynarzy, począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r., zastępuje rezolucję A.814(19).

Rezolucja MSC.515(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla przenośnych dwukierunkowych radiotelefonów VHF przeznaczonych dla jednostek ratunkowych

Rezolucja zaleca Rządowi zapewnienie, że przenośny dwukierunkowy radiotelefon VHF przeznaczony dla jednostek ratunkowych:

- zainstalowany w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji;
- zainstalowany w dniu 1 lipca 2005 r. lub później, ale przed dniem 1 stycznia 2024 r., spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji MSC.149(77);
- zainstalowany w dniu 23 listopada 1996 r. lub później, ale przed dniem 1 lipca 2005 r., spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku 1 do rezolucji A.809(19) oraz
- zainstalowany przed dniem 23 listopada 1996 r., spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te, określone w załączniku 1 do rezolucji A.762(18).

Rezolucja MSC.516(105) Poprawki do standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń radiokomunikacyjnych (rezolucja MSC.80(70))

Rezolucja zawiera poprawki do Zaleceń dotyczących standardów techniczno-eksploatacyjnych dla stosowanych na miejscu zdarzenia przenośnych dwukierunkowych aparatów radiotelefonicznych VHF (zał. 1) oraz Zaleceń dotyczących standardów techniczno-eksploatacyjnych dla stosowanych na miejscu zdarzenia dwukierunkowych aparatów radiotelefonicznych VHF przeznaczonych do instalacji stałych (zał. 2).

Rezolucja zaleca Rządowi zapewnienie, że stosowany na miejscu zdarzenia w operacjach poszukiwawczych i ratowniczych przenośny dwukierunkowy radiotelefon VHF:

- zainstalowany w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załącznikach do rezolucji MSC.80(70), zmienionej niniejszą rezolucją oraz
- zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2024 r., spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te, określone w załącznikach do rezolucji MSC.80(70).

Rezolucja MSC.517(105) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowego zintegrowanego systemu łączności (ICS) używanego w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

Rezolucja zaleca Rządom zapewnienie, że statkowy zintegrowany system łączności (ICS), używany w GMDSS:

- zainstalowany w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, spełnia standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji oraz
- zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2024 r., spełnia normy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.811(19), lub normy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji.

Rezolucja MSC.518(105) Przepisy modelowe dla bezpieczeństwa promów krajowych

Niniejsza rezolucja zawiera oparte na analizie ryzyka Przepisy modelowe dla bezpieczeństwa promów krajowych, które mogą być stosowane przez państwa członkowskie w całości lub w części, jako podstawa do:

- opracowania krajowych przepisów regulujących bezpieczeństwo promów krajowych oraz
- dwustronnych lub wielostronnych porozumień regulujących bezpieczną eksploatację promów krajowych na ich wodach.

Państwa członkowskie i inne zainteresowane strony powinny podjąć przyspieszone działania w celu poprawy bezpieczeństwa promów krajowych, między innymi przez przyjęcie i wdrożenie niniejszych przepisów modelowych.

Zawarte w załączniku do rezolucji Przepisy modelowe: (a) dostarczają postanowienia ramowe dotyczące bezpieczeństwa promów krajowych, które mogą zostać włączone do prawa krajowego; (b) nie promują przepisów dotyczących ułatwień, bezpieczeństwa i zanieczyszczenia; (c) są zredagowane w sposób umożliwiający łatwe tłumaczenie i włączenie do prawa krajowego oraz (d) mogą służyć jako podstawa porozumień międzyrządowych, zarówno wielostronnych, dwustronnych, jak i regionalnych.

Włączenie Przepisów modelowych do prawa krajowego jest prerogatywą danego kraju – jest czysto dobrowolne i jedynie zalecane.

Rezolucja MSC.188(79)/Rev.1 Znowelizowane standardy techniczno-eksploatacyjne dla czujników poziomu wody na statkach podlegających prawidłom II-1/25, II-1/25-1 i XII/12 Konwencji SOLAS

Rezolucja zaleca Rządom zapewnienie, że załączone Znowelizowane standardy techniczno-eksploatacyjne dla czujników poziomu wody na statkach podlegających prawidłom II-1/25, II-1/25-1 i XII/12 Konwencji SOLAS są stosowane w następujący sposób:

- czujniki zainstalowane w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie, powinny spełniać standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji oraz
- czujniki zainstalowane przed 1 stycznia 2024 r., powinny spełniać standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji MSC.188(79).

Niniejsza rezolucja zastępuje rezolucję MSC.188(79).

OKÓLNIKI KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU (MSC)**MSC.1/Circ.803/Rev.1 Udział statków nieobjętych przepisami Konwencji SOLAS w Światowym Morskim Systemie łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz Zalecenia dotyczące opracowania materiałów szkoleniowych dla operatorów GMDSS na statkach nieobjętych przepisami Konwencji SOLAS**

Niniejszy okólnik zawiera Wytyczne dotyczące udziału statków nieobjętych przepisami Konwencji SOLAS w GMDSS (zał. 1) oraz Zalecenia dotyczące opracowania materiałów szkoleniowych dla operatorów GMDSS na statkach nieobjętych przepisami Konwencji SOLAS (zał. 2).

Dokument ma na celu pomóc Administracjom w opracowaniu krajowych środków mających na celu ułatwienie udziału statków, do których nie ma zastosowania rozdział IV Konwencji SOLAS, 1974 oraz rozdział IV Konwencji STCW, 1978, w Światowym Morskim Systemie łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS).

Niniejszy okólnik zastępuje dokument MSC/Circ.803, z dniem 1 stycznia 2024 r.

MSC.1/Circ.1645 Zalecenia dotyczące odbioru informacji MSI oraz informacji związanych z SAR, wymaganych w Światowym Morskim Systemie łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

Niniejszy okólnik zawiera Zalecenia dotyczące odbioru informacji MSI oraz informacji związanych z SAR, wymaganych w Światowym Morskim Systemie łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS), w tym wyposażenia, które powinno być zainstalowane na statkach w celu spełnienia wymagań rozdziału IV SOLAS, umożliwiając jednocześnie elastyczność w zakresie włączania nowych technologii w miarę ich uznawania przez Organizację.

Zalecenia zawarte w załączniku powinny zacząć obowiązywać od 1 stycznia 2024 r., wraz z wejściem w życie odpowiednich poprawek do Konwencji SOLAS.

MSC.1/Circ.1600/Rev.1 Wytyczne związane z przeprowadzaniem ulepszonych prób na korozyjność ładunków niebezpiecznych w masie (MHB)

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego na 105 sesji (20-29 kwietnia 2022 r.) zatwierdził poprawki do Tymczasowych wytycznych, opracowanych przez CCC 7 (MSC.1/Circ.1600), wynikające ze zmian (06-21) do Kodeksu IMSBC, przyjętych rezolucją MSC.500(105).

Państwa członkowskie proszone są o zwrócenie uwagi wszystkich zainteresowanych stron na informacje przedstawione w niniejszym okólniku, jak również załączone Wytyczne, z prośbą o podjęcie odpowiednich działań przy przeprowadzaniu testu MHB (CR), z uwzględnieniem dobrowolnej daty 1 stycznia 2023 r. zastosowania poprawek (06-21) do Kodeksu IMSBC, w oczekiwaniu na ich przewidywane wejście w życie 1 grudnia 2023 r.

Niniejszy okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1600.

MSC.1/Circ.1395/Rev.5 Lista stałych ładunków masowych, w przypadku których można odstąpić od stałej gazowej instalacji gaśniczej, lub dla których stała gazowa instalacja gaśnicza jest nieskuteczna

Okólnik zawiera znowelizowany wykaz ładunków, dla których można udzielić zwolnienia (tabela 1) oraz listę ładunków, dla których nie wymaga się takich instalacji (tabela 2).

Okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1395/Rev.4.

MSC.1/Circ.1588/Rev.2 Poprawki do Znowelizowanych procedur reagowania w wypadku awarii dla statków przewożących towary niebezpieczne (MSC.1/Circ.1588/Rev.1) (Poradnik EmS)

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego, na 105 sesji (20-29 kwietnia 2022 r.), zatwierdził poprawki do Poradnika EmS (MSC.1/Circ.1588/Rev.1), wynikające z poprawek (41-22) do Międzynarodowego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG), przyjętych rezolucją MSC.501(105). Komitet MSC zdecydował o przygotowaniu znowelizowanej skonsolidowanej wersji poradnika, rozpowszechnionej w niniejszym okólniku.

Zachęca się zainteresowane strony do zapoznania się z dokumentem, mając na uwadze, że poprawki (41-22) do Kodeksu IMDG można stosować na zasadach dobrowolności od dnia 1 stycznia 2023 r. Ich przewidywana data wejścia w życie to 1 stycznia 2024 r.

Niniejszy Poradnik EmS zawiera wskazówki na temat procedur, które należy stosować podczas wypadków z udziałem niebezpiecznych substancji, materiałów lub obiektów, jak również substancji szkodliwych (substancje zanieczyszczające środowisko morskie), o których mowa w Kodeksie IMDG.

Poradnik zawiera wskazówki dotyczące działań podejmowanych podczas pożarów i rozlewów (wycieków) związanych z ładunkami niebezpiecznymi, o których mowa w Kodeksie IMDG. Zgodnie z Kodeksem ISM, wszystkie statki oraz firmy odpowiedzialne za ich eksploatację, są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), który nakłada obowiązek posiadania procedur na wypadek potencjalnych awarii na pokładzie statku. Niniejszy podręcznik jest adresowany do właścicieli i armatorów statków, jak również innych podmiotów zaangażowanych w opracowanie procedur reagowania w wypadku awarii, które są częścią planu kryzysowego dla statku.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1588/Rev.1.

MSC.1/Circ.1361/Rev.1 Zmienione zalecenia w/s bezpiecznego stosowania pestycydów do fumigacji ładunkowych jednostek transportowych na statkach

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego, na 105 sesji (20-29 kwietnia 2022 r.), zatwierdził poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1361, wynikające z poprawek (41-22) do Międzynarodowego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG), przyjętych rezolucją MSC.501(105). Zmienione zalecenia przedstawiono w załączniku.

Komitet uzgodnił, że Zmienione zalecenia nie powinny mieć zastosowania do przewozu świeżej żywności produkowanej w kontrolowanej atmosferze.

Rządy państw członkowskich są proszone o zwrócenie uwagi na Zmienione zalecenia właściwym władzom, marynarzom, służbom odpowiedzialnym za fumigację, producentom pestycydów i środków do fumigacji, oraz innym zainteresowanym podmiotom, biorąc pod uwagę dobrowolną datę stosowania poprawek (41-22) do Kodeksu IMDG - 1 stycznia 2023 r. oraz przewidywane wejście w życie 1 stycznia 2024 r.

Niniejszy okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1361.

MSC.1/Circ.1646 (FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-LEG.2/Circ.4) Lista świadectw i dokumentów, które muszą znajdować się na statkach, 2022 r.

Okólnik wymienia jedynie świadectwa i dokumenty, które są wymagane na podstawie instrumentów IMO i nie obejmuje świadectw i dokumentów wymaganych przez inne organizacje międzynarodowe lub władze rządowe. Przepisów tych nie należy odczytywać zatem jako wykluczających wymóg przedstawienia do kontroli właściwym organom świadectw i innych dokumentów znajdujących się na statku, a dotyczących jego rejestracji, pomiarów, bezpieczeństwa, załogi, klasyfikacji i innych związanych z tym kwestii.

Niniejszy okólnik nie powinien być stosowany w kontekście inspekcji kontrolnych państwa portu, dla których należy odwołać się do wymagań konwencji.

Certyfikaty i odpowiednie książki zapisów mogą być przechowywane w formie elektronicznej. W związku z tym należy wziąć pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację - okólnik FAL.5/Circ.39/Rev.2 (*the Guidelines for the use of electronic certificates*) oraz rezolucję MEPC.312(74) (*the Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL*).

Niniejszy okólnik zastępuje FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSA.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3.

MSC.1/Circ.1647 Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wyposażonych w instalacje zasilane ogniwami paliwowymi

Niniejsze Tymczasowe wytyczne zostały opracowane w celu zapewnienia międzynarodowych przepisów dla statków wyposażonych w instalacje zasilane ogniwami paliwowymi. Celem wytycznych jest zapewnienie kryteriów rozmieszczenia i montażu takich instalacji, o co najmniej takim samym poziomie bezpieczeństwa i niezawodności, jak nowe i porównywalne konwencjonalne główne i pomocnicze instalacje maszynowe zasilane paliwem olejowym, niezależnie od rodzaju ogniw paliwowych i paliwa.

W zależności od stosowanego paliwa, dodatkowo, do niniejszych Tymczasowych wytycznych mają zastosowanie inne przepisy i postanowienia (np. Kodeks IGF, część A oraz Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków stosujących jako paliwo alkohol metylowy/etylowy).

Niniejsze tymczasowe wytyczne nie obejmują przechowywania paliw po reformingu.

O ile wyraźnie nie stwierdzono inaczej, niniejsze wytyczne mają zastosowanie do statków, do których stosuje się część G rozdziału II-1 SOLAS.

MSC.1/Circ.1648 Poprawki do Wytycznych dotyczących akceptacji alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych na statkach przewożących gazy skroplone luzem oraz na statkach wykorzystujących gazy lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (MSC.1/Circ.1622)

Okólnik zawiera opracowane przez Podkomitet ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC) i zatwierdzone na 105 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego poprawki do Wytycznych dotyczących akceptacji alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych na statkach przewożących gazy skroplone luzem oraz na statkach wykorzystujących gazy lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (MSC.1/Circ.1622).

MSC.1/Circ.1599/Rev.2 Znowelizowane wytyczne dotyczące stosowania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego na swojej 105. sesji (20-29 kwietnia 2022 r.) zatwierdził Znowelizowane wytyczne dotyczące stosowania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych. Komitet zgodził się na prowadzenie przeglądu wytycznych, biorąc pod uwagę doświadczenie operacyjne zdobyte podczas ich stosowania.

Niniejsze wytyczne dostarczają projektantom i producentom praktycznych informacji na temat projektowania i budowy zbiorników ładunkowych i paliwowych z wykorzystaniem wysokomanganowej stali austenitycznej do pracy w warunkach kriogenicznych, w celu spełnienia warunków projektowych określonych w punkcie 4.18 Kodeksu IGC oraz punkcie 6.4.12 Kodeksu IGF. Wytyczne nie mają na celu zastąpienia jakichkolwiek wymagań zawartych w przywołanych Kodeksach, a stanowią jedynie wymagania uzupełniające.

Niniejszy okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1599/Rev.1.

MSC.1/Circ.1649 Wytyczne dotyczące wdrażania programów inspekcji jednostek ładunkowych

Celem niniejszych wytycznych jest pomoc we wdrażaniu jednolitego i bezpiecznego programu inspekcji jednostek ładunkowych (CTU - cargo transport unit) przewożących towary w międzynarodowym transporcie morskim oraz zapewnienie wytycznych dotyczących takich inspekcji zgodnie z obowiązującymi instrumentami IMO, takimi jak Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG), Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (CSC) oraz związanymi z nimi zaleceniami, w tym Kodeksem praktyki pakowania jednostek ładunkowych (Kodeks CTU) IMO/ILO/UNECE.

Zachęca się rządy członkowskie do przedkładania wszystkich sprawozdań z inspekcji CTU w sposób ustrukturyzowany, przy użyciu formatu podanego w załączniku lub bezpośrednio w module „Sprawozdania z inspekcji CTU” Globalnego Zintegrowanego Systemu Informacji o Żegludze (GISIS). Analiza składanych sprawozdań uzasadnia i umożliwia wprowadzanie ulepszeń w zakresie bezpieczeństwa bez zaistnienia rzeczywistego zdarzenia niebezpiecznego.

Zachęca się rządy członkowskie do stosowania załączonych Wytycznych przy wdrażaniu programów inspekcji CTU oraz do zwrócenia na nie uwagi inspektorów CTU, załadowców, pakowaczy, dokerów, armatorów, operatorów statków, kapitanów i załóg, oraz wszystkich zainteresowanych stron.

Niniejszy okólnik uchyla dokumenty MSC.1/Circ.1442 i MSC.1/Circ.1521.

MSC.1/Circ.1650 Otwarta lista dobrowolnych wskazówek dotyczących zanieczyszczenia szkodnikami

Komitet na 105 sesji (20-29 kwietnia 2022 r.) zatwierdził Wytyczne dotyczące wdrażania programów inspekcji jednostek ładunkowych (MSC.1/Circ.1649), które włączają do programów inspekcji przepisy dotyczące zanieczyszczenia szkodnikami.

Zawarta w niniejszym okólniku otwarta lista dobrowolnych wskazówek dotyczących zanieczyszczenia szkodnikami ma służyć m.in.:

- zwiększeniu świadomości o dostępnych dobrowolnych instrumentach;
- promować wdrażanie takich instrumentów przez państwa członkowskie i strony, które prowadzą inspekcje CTU;
- dostarczeniu dodatkowych materiałów dla rządów członkowskich w przygotowywaniu i uaktualnianiu odpowiedniego ustawodawstwa krajowego w odniesieniu do inspekcji skażenia szkodnikami dla CTU;
- zminimalizować skażenie CTU i ich ładunków szkodnikami, a w konsekwencji zredukować i spowolnić wprowadzenie i rozprzestrzenianie się szkodników w handlu międzynarodowym, co może stanowić poważne zagrożenie dla rolnictwa, leśnictwa, zasobów naturalnych, flory i fauny.

Rządy członkowskie są proszone o zwrócenie uwagi na Listę wszystkim zainteresowanym stronom, w tym inspektorom CTU, załadowcom, pakowaczom, dokerom, właścicielom statków, operatorom statków, kapitanom i załogom.

MSC.1/Circ.1651 Poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1625 w/s Ujednoliconych interpretacji do Kodeksu IGC (zmienionego rez. MSC.370(93))

Okólnik zawiera poprawki do *Ujednoliconych interpretacji Kodeksu IGC (zmienionego rezolucją MSC.370(93))* (okólnik MSC.1/Circ.1625) dotyczące terminu „kanał” w punktach 5.4.4 i 5.13.2.4 Kodeksu IGC.

Państwa członkowskie są proszone o stosowanie załączonych poprawek w połączeniu z ujednoczonymi interpretacjami przedstawionymi w okólniku MSC.1/Circ.1625 przy stosowaniu odpowiednich postanowień Kodeksu IGC oraz o zwrócenie na nie uwagi wszystkich zainteresowanych stron.

MSC.1/Circ.1652 Noty wyjaśniające do Tymczasowych wytycznych drugiej generacji w/s kryteriów stateczności w stanie nieuszkodzonym

Nie opublikowane przez IMO do 01.09.2022 r.

MSC.1/Circ.1653 Ujednoczona interpretacja dotycząca wymagań stateczności w stanie uszkodzonym dla statków przewożących ładunki drewna na pokładzie

Okólnik zawiera zaktualizowaną wersję ujednoczonej interpretacji okólnika MSC/Circ.998 (IACS UI SC161), która uwzględnia poprawki do Konwencji SOLAS od 2001 roku oraz zastąpienie Kodeksu bezpiecznego postępowania na statkach przewożących ładunki drewna na pokładzie z 1991 r. (Kodeks TDC, 1991 (rez. A.715(17)) Kodeksem TDC, 2011.

Zaleca się stosowanie ujednoczonej interpretacji przy wdrażaniu prawidła II-1/5-1 Konwencji SOLAS.

Niniejszy okólnik zastępuje dokument MSC/Circ.998.

MSC.1/Circ.1654 Ujednoczona interpretacja dotycząca dopuszczalnego poziomu hałasu w warsztatach na statkach

Okólnik zawiera ujednoczoną interpretację pkt. 4.2.1 Kodeksu poziomu hałasu na statkach (rezolucja MSC.337(91)) dotyczącą dopuszczalnego poziomu hałasu w warsztatach okrętowych.

MSC.1/Circ.1535/Rev.2 Ujednoczone interpretacje dotyczące Protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966

Okólnik zawiera ujednoczone interpretacje dotyczące Protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 w zakresie prawidła 13 (Position of hatchways, doorways and ventilators/ Położenie luków, zejściówek i wentylatorów), prawidła 20 (Air pipes/ Przewody odpowietrzające), prawidła 27(13)(e) (Types of Ships/Typy statków) oraz prawidła 37(3) (Deduction for superstructures and trunks/Odliczenie dla nadbudówek i kanałów/szybów)

Okólnik odwołuje dokument MSC.1/Circ.1535/Rev.1.

MSC.1/Circ.1362/Rev.1 Ujednoczona interpretacja rozdziału II-1 SOLAS

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego, na swojej 105 sesji (20 do 29 kwietnia 2022 r.), wyraził zgodę na zmianę ujednoczonej interpretacji prawidła II-1/2.14 SOLAS poprzez włączenie interpretacji dla prawideł II-1/5.4 i II-1/5.5 SOLAS w odniesieniu do modyfikacji statku prowadzących do zmian w Informacji o Stateczności na skutek zmian masy statku pustego.

Zachęca się do stosowania załączonych ujednoczonych interpretacji jako wytycznych przy stosowaniu odpowiednich postanowień rozdziału II-1 SOLAS oraz do zwrócenia na nie uwagi wszystkich zainteresowanych stron.

Niniejszy okólnik uchyla dokument MSC.1/Circ.1362.

MSC.1/Circ.1164/Rev.25 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

Okólnik zawiera kolejną uaktualnioną listę państw stron Konwencji STCW, które wypełniły ww. obowiązki konwencyjne wg stanu do 105 sesji Komitetu MSC.

MSC.1/Circ.797/Rev.37 Lista osób kompetentnych prowadzona przez Sekretarza Generalnego zgodnie z częścią A-1/7 Kodeksu STCW

Okólnik zawiera listę nominowanych osób kompetentnych, prowadzoną przez Sekretarza Generalnego zgodnie z wymaganiami A-1/7 Kodeksu STCW.

REZOLUCJE 78 SESJI KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC 78) (06-10.06.2022 r.)**Rezolucja MEPC.343(78) Poprawki do Załącznika I Konwencji MARPOL 73/78 (Drzwi wodoszczelne)**

Rezolucja zawiera zmiany do Załącznika I do Konwencji MARPOL. Wprowadzają one możliwość stosowania drzwi wodoszczelnych typu zawiasowego, zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 r.

Rezolucja MEPC.344(78) Poprawki do Załącznika II Konwencji MARPOL 73/78

Rezolucja zawiera zmiany w Dodatku I do Załącznika II do Konwencji MARPOL „Wytyczne dotyczące kategoryzacji szkodliwych substancji ciekłych”, w związku z publikacją zmienionych raportów i badań Grupy GESAMP nr 64, które obejmują:

- udoskonalenie kolumny C3, dodanie podkategorii (toksyczność inhalacyjna) w celu zapewnienia bardziej realistycznego profilu zagrożenia do celów zarządzania ryzykiem oraz
- zmiany w kolumnie E1 dotyczącej ocen zagrożenia palnością.

Poprawki wejdą w życie 1 listopada 2023 r.

Rezolucja MEPC.345(78) Poprawki do Międzynarodowego Kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC) (Drzwi wodoszczelne)

Rezolucja zawiera zmiany w rozdziale 2 p. 2.9 Kodeksu IBC. Wprowadzają one możliwość stosowania drzwi wodoszczelnych typu zawiasowego, zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS.

Poprawki wejdą w życie 1 lipca 2024 r.

Rezolucja MEPC.346(78) Wytyczne dla opracowania Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP), 2022

Wytyczne (poprzednio zawarte w rez. MEPC.282(70)) zostały zaktualizowane w celu uwzględnienia zapisów dla nowej części III Planu SEEMP, pod nazwą „Okrętowego Planu eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla/*Ship Operational Carbon Intensity Plan*”, który ma zostać opracowany dla niektórych typów statków o tonażu 5000 GT i powyżej, zgodnie z wymogami prawidła 26 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, od dnia 1 stycznia 2023 r. lub przed tą datą.

Nowa część III SEEMP powinna zawierać:

- szczegółowe informacje na temat sposobu obliczania rocznego eksploatacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) statku, opisujące dane wymagane do obliczeń, które mają być gromadzone, z wykorzystaniem metodologii systemu gromadzenia danych o paliwie olejowym IMO (DCS) wymaganej przez MARPOL;
- wymagane roczne eksploatacyjne wartości CII statków na każde z kolejnych 3 lat;
- 3-letni plan wdrożenia dla poszczególnych statków, opisujący planowane środki mające na celu dalsze osiągnięcie wymaganego rocznego operacyjnego CII w ciągu następnych 3 lat oraz
- procedury samooceny i poprawy zużycia energii i intensywności emisji dwutlenku węgla na statku w celu samooceny skuteczności planowanego środka i jego wdrożenia.

Rezolucja MEPC.347(78) Wytyczne weryfikacji i audytów przedsiębiorstwa armatorskiego przez administrację dotyczące części III Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP)

Zgodnie z nowymi wytycznymi, uchwalonymi na podstawie Załącznika VI prawidło 26 konwencji MARPOL 73/78 proces weryfikacji obejmuje:

- **weryfikację wstępną**, którą należy przeprowadzić przed dniem 1 stycznia 2023 r. w celu zapewnienia, że SEEMP statku obejmuje część III; po dokonaniu zadowalającej oceny Administracja/RO wydaje Potwierdzenie Zgodności;
- **weryfikację okresową** przeprowadzaną w przypadku aktualizacji jakiegokolwiek elementu części III SEEMP i zawsze co trzy lata; po dokonaniu zadowalającej oceny, Administracja/RO wydaje Potwierdzenie Zgodności;
- **weryfikację dodatkową**, którą należy przeprowadzić, jeżeli statek jest klasyfikowany jako D przez trzy kolejne lata lub E w celu zapewnienia, że został ustanowiony plan działań naprawczych; po zadowalającej weryfikacji, oświadczenie o zgodności jest wydawane przez administrację/RO;
- **audyty armatora** przeprowadzane okresowo w celu potwierdzenia, między innymi, że statek jest eksploatowany zgodnie z wymogami części III SEEMP.

Armatorzy i właściciele statków powinni pamiętać, że Potwierdzenie Zgodności po wstępnej weryfikacji zmienionego SEEMP musi zostać wprowadzone do dnia 31 grudnia 2022 r. Sugeruje się zatem pilną potrzebę opracowania i przedłożenia zaktualizowanego SEEMP weryfikatorowi.

Rezolucja MEPC.348(78) Wytyczne dotyczące weryfikacji przez Administrację danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki i eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla, 2022

Wytyczne dla administracji (poprzednio MEPC.292(71)) zostały zaktualizowane o nową sekcję dotyczącą **weryfikacji osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII i określenia kategorii CII** dla statku.

Oprócz dokumentacji, której administracja może zażądać (np. kopii części III SEEMP, dokumentacji dowodowej, czynników korygujących i dostosowań), wytyczne wyjaśniają następujące przypadki:

- dla statku posiadającego wiele certyfikatów linii ładunkowych lub certyfikatu linii ładunkowej zawierającego wiele linii ładunkowych, Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być obliczany i weryfikowany przy użyciu najwyższej wartości nośności (DWT);
- w przypadku statku, który w ciągu roku trwale zmienia DWT i/lub GT, Wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być zawsze obliczany i weryfikowany przy użyciu pierwotnej wartości DWT/GT przed konwersją, jednak Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być obliczany i weryfikowany przy użyciu nowej wartości DWT/GT po konwersji;
- dla roku przeliczenia Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być obliczany i weryfikowany na podstawie średniej wartości DWT/GT ważonej odległością przebytą przed i po przeliczeniu;
- dla statku, który jest uważany za nowo zbudowany z powodu znaczącej przebudowy, Wymagane i Osiągnięte roczne eksploatacyjne wskaźniki CII powinny być obliczane i weryfikowane, jak dla nowo wybudowanego statku w okresie po przebudowie; dane przed konwersją powinny być zgłaszane, ale nieuwzględniane w obliczeniach;

- dla statku, który został poddany transferowi, Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być weryfikowany przez administrację przyjmującą statek przy użyciu danych za cały rok kalendarzowy.

Rezolucja MEPC.349(78) Wytyczne dotyczące opracowania i zarządzania bazą danych IMO o zużyciu paliwa przez statki, 2022

Wytyczne zastępujące poprzednie zawarte w rez. MEPC.293(71), przedstawiają:

- metody zanonimizowania danych statków wykorzystywanych przez Strony Konwencji,
- zasady wprowadzania danych do bazy oraz dostęp do nich,
- środki mające zapewnić kompletność danych w bazie oraz
- dane, które znajdują się w specjalnym module GISIS zabezpieczonym dostępem do IMO Web.

Rezolucja MEPC.350(78) Wytyczne dotyczące metody obliczania wskaźnika Osiągniętej efektywności energetycznej statków istniejących (EEXI)

Wytyczne (poprzednio uchwalone jako MEPC.333(76)) zostały zaktualizowane w celu wprowadzenia możliwości uzyskania wartości prędkości statku (v_{ref}) z pomiaru osiąarów w trakcie eksploatacji. Dotyczy to przypadków, gdy krzywa prędkości i mocy nie jest dostępna lub sprawozdanie z podróży morskiej nie zawiera współczynnika EEDI.

Należy zauważyć, że w przypadku statków wyposażonych w prądnice wałowe należy stosować do obliczeń 75 % MCR_{lim} , ponieważ tekst pkt. 2.2.1 pozostał niezmieniony w stosunku do poprzedniej wersji wytycznych.

Rezolucja MEPC.351(78) Wytyczne przeglądu i certyfikacji wskaźnika Osiągniętej efektywności energetycznej statków istniejących (EEXI)

Wytyczne niniejsze (poprzednio Jak MEPC 334 (76)) zawierają:

- uwzględnienie pomiarów osiąarów statku w eksploatacji – zgodnie z nowo przyjętymi wytycznymi w rez. MEPC.350(78);
- wprowadzenie sprawozdania z pomiaru eksploatacyjnego działania, które ma zostać włączone do Katalogu Technicznego EEXI, w stosownych przypadkach oraz
- wprowadzenie wymogu weryfikacji w celu potwierdzenia, że pomiar pomiarów osiąarów statku w eksploatacji został przeprowadzony i zweryfikowany zgodnie z wytycznymi.

Rezolucja MEPC.352(78) Wytyczne 2022 w sprawie eksploatacyjnych wskaźników intensywności emisji dwutlenku węgla i metod obliczeniowych (wytyczne CII, G1)

Wytyczne CII, G1 (poprzednio MEPC.336(76)) zostały zaktualizowane, tak aby umożliwić wykorzystanie GT (zamiast DWT), jako zdolności przewozowej statków towarowych typu ro-ro w obliczaniu *Osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII*.

Rezolucja MEPC.353(78) Wytyczne w sprawie linii odniesienia do stosowania ze wskaźnikami eksploatacyjnymi intensywności emisji dwutlenku węgla (wytyczne dotyczące linii referencyjnych CII, G2), 2022

Wytyczne CII G2 (zastępujące poprzednie, zgodne z rez. MEPC.337(76)) zawierają następujące zmiany:

- parametry „a” i „c” dla statku towarowego typu ro-ro (samochodowca/vehicle carrier) zostały zmodyfikowane, ponieważ linia odniesienia została podzielona na trzy segmenty wielkości zgodnie z GT;
- zdolność przewozowa wynosi GT dla statku towarowego typu ro-ro zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w wytycznych CII, G1 (patrz wyżej);
- wprowadzono parametry „a” i „c” dla jednostki szybkiej (HSC), oddzielając taki typ statku od statku pasażerskiego typu ro-ro oraz
- parametry „a” i „c” dla statku pasażerskiego typu ro-ro zostały zmodyfikowane w wyniku oddzielenia od HSC.

Rezolucja MEPC.354(78) Wytyczne 2022 w sprawie Oceny intensywności emisji dwutlenku węgla statków (wytyczne dotyczące kategoryzacji CII, G4)

Wytyczne, zastępujące MEPC.339(76), zostały zaktualizowane w celu modyfikacji wartości służących do określania granic ratingowych dla następujących typów statków:

- statek towarowy typu ro-ro, nastąpiła zmiana pojemności na GT zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w wytycznych CII, G1 (patrz wyżej) oraz wartości wektorów dd;
- statek pasażerski typu ro-ro, nastąpiła modyfikacja czterech wartości wektorów dd.

Rezolucja MEPC.355(78) Tymczasowe wytyczne 2022 w sprawie współczynników korygujących i korekt rejsu dla obliczeń CII (wytyczne CII, G5)

Nowe wytyczne CII, G5 dotyczą następujących współczynników korygujących i korekty rejsu, które można zastosować do obliczenia *Osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII*:

- współczynnik korygujący $FC_{\text{voyage},j}$ mający zastosowanie do scenariuszy, które zakładają bezpieczną żeglugę statku i rejsy statku sklasyfikowanego w klasie lodowej, na obszarze morskim w obrębie krawędzi lodu;
- współczynnik korygujący $FC_{\text{electrical}}$ mający zastosowanie do zużycia energii elektrycznej przez kontenery chłodnicze przewożone na statkach oraz systemy chłodzenia ładunku na gazowcach i transportowcach LNG;
- współczynnik korygujący AF_{Tanker} mający zastosowanie do zużycia paliwa związanego z rejsami statek-statek (STS) zbiornikowców i zbiornikowców wahadłowych wyposażonych w pozycjonowanie dynamiczne;
- współczynnik korygujący $FC_{\text{Boiler},j}$ mający zastosowanie do zużycia paliwa kotłowego do ogrzewania ładunku i rozładunku ładunku na zbiornikowcach;
- współczynnik korygujący FC_{other} mający zastosowanie do zużycia paliwa przez samodzielne pompy ładunkowe napędzane silnikiem podczas operacji rozładunku na zbiornikowcach;
- niektóre współczynniki korekcyjne EEDI, takie jak współczynnik korekcji pojemności (f_i) dla statków sklasyfikowanych w klasie lodowej;
- współczynnik korygujący dla statków posiadających klasę lodową IA Super i IA (f_m);
- współczynniki korekcji mocy sześcienniej (f_c) tylko dla chemikaliowców oraz
- współczynnik korygujący dla dobrowolnego wzmocnienia strukturalnego specyficznego dla statku ($f_{i,vSE}$).

Rezolucja MEPC.356(78) Wytyczne dotyczące szybkiego poboru próbek z systemów przeciwporostowych na statkach, 2022

Artykuł 11 Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli nad systemami przeciwporostowymi stosowanymi na statkach (AFS 2001) stanowi, że statek może zostać poddany inspekcji przez upoważnionego przedstawiciela Państwa Strony konwencji w każdym porcie, stoczni lub terminalu zewnętrznym na zgodność z przepisami konwencji. W trakcie inspekcji może zostać pobrana próbka systemu przeciwporostowego w oparciu o wytyczne ustanowione przez IMO.

Niniejsze wytyczne, zastępujące poprzednie z rez. MEPC.104(49), zawierają w załącznikach dwie szczególne procedury związane z próbkowaniem i analizą systemów przeciwporostowych w przypadku występowania związków cyanoorganicznych i/lub cybutryny, jako związków trujących na poszyciu statku.

Wytyczne wyraźnie wskazują, że za zgodą Administracji mogą być stosowane inne metody pobierania próbek.

Rezolucja MEPC.357(78) Wytyczne dotyczące inspekcji systemów przeciwporostowych na statkach, 2022

Wytyczne zawierają szczegółowy opis inspekcji systemów przeciwporostowych dla statków zobowiązanych do posiadania certyfikatu/deklaracji posiadania systemu przeciwporostowego (IAFS) i statków należących do państw nie będących stronami konwencji AFS.

Wytyczne zastępują poprzednie zawarte w rez. MEPC.208(62)

Rezolucja MEPC.358(78) Wytyczne w sprawie przeglądów i certyfikacji systemów przeciwporostowych na statkach, 2022

Wytyczne niniejsze mają zastosowanie do przeglądów statków 400GT i większych w podróżach międzynarodowych, wyłączając ruchome morskie platformy oraz stacjonarne jednostki produkcji i magazynowania paliw. Wytyczne stosuje się do przeglądów dla wydania lub przedłużenia ważności Międzynarodowego certyfikatu systemu przeciwporostowego. Przeglądu należy dokonać zawsze, gdy następuje zmiana lub zastąpienie istniejącego systemu przeciwporostowego. Jeżeli przeprowadzona naprawa statku obejmuje 25% pokrywy przeciwporostowej, to taka naprawa powinna być traktowana jako zmiana lub zastąpienie.

Wytyczne zastępują poprzednie zawarte w rez. MEPC.195(61)

OKÓLNIKI KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC)**MEPC.1/Circ.795/Rev.6 Ujednolicone interpretacje do przepisu 18.3 Załącznika VI konwencji MARPOL**

Interpretacja odnosi się do jakości paliwa, w kontekście przekroczenia przez silnik granicznych wartości emisji NOx.

MEPC.1/Circ.871/Rev.1 Wytyczne w sprawie przesyłania informacji do bazy danych IMO o wykorzystaniu paliwa przez statki Państw nie będących stroną konwencji MARPOL

Wytyczne zostały zaktualizowane w związku ze zmianami do Załącznika VI uchwalonymi rez. MEPC.328(76) oraz zmianami do Planu SEEMP rez. MEPC.346(78).

Okólnik odwołuje MEPC.1/Circ.871

MEPC.1/Circ.895/Rev.1 Ujednolicone interpretacje do Kodeksu NOx 2008, wraz z poprawkami

Interpretacje dotyczą wymagań paragrafu 4.4.6.1 o zastosowaniu przepisów do grupy/rodziny silników oraz paragrafu 5.10.1, Kodeksu NOx, gdzie dodano informację o rez. MEPC.313(74) uzupełniającej rez. MEPC.291(71).

Okólnik odwołuje MEPC.1/Circ.895

MEPC.1/Circ.898 Nowe wymagania związane z zarządzaniem przenoszeniem gatunków inwazyjnych na kadłubach statków

Komunikat rządu Australii, obowiązujący od 15 czerwca 2022 r., wskazuje na 3 metody wykazania przez statek respektowania zasad zapobiegania przenoszenia inwazyjnych gatunków morskich na kadłubach statków:

- Wdrożenie efektywnego planu postępowania np. na podstawie rez. MEPC.207(62);
- Usunięcie zanieczyszczeń biologicznych na 30 dni przed wplynięciem na terytorium Australii oraz
- Wdrożenie alternatywnej, zatwierdzonej metody postępowania.

MEPC.1/Circ. 899 Wytyczne 2022 w sprawie oszacowania ryzyka i skutków zrzutu wody z systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS)

Wytyczne zawierają zalecane metody oceny ryzyka i skutków zrzutu wody z EGCS, które mogą stosować Kraje Członkowskie IMO podczas opracowywania krajowych przepisów chroniących środowisko wodne przed zrzutami tych wód.

MEPC.1/Circ.900 Wytyczne 2022 dotyczące dostarczania pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS) do portowych urządzeń odbiorczych

Pozostałości generowane przez statkowe systemy oczyszczania gazów spalinowych powinny być właściwie zabezpieczone na statku i przekazane do odpowiedniego (stałego lub doraźnego) urządzenia odbiorczego na lądzie, zgodnie z wytycznymi dla urządzeń odbiorczych w portach spełniających wymagania Załącznika VI MARPOL w rez. MEPC.199(62). Takie pozostałości nie mogą być zrucane do morza ani mieszane z innymi rodzajami odpadów, a także nie mogą być spalane w spalarkach okrętowych.

W celu identyfikacji takich pozostałości statek powinien posiadać:

- jeżeli to możliwe, dokument zawarcia umowy potwierdzającej zapewnienie możliwości oddania pozostałości do odpowiednich urządzeń odbiorczych w regionie, do którego statek zmierza;
- dokumenty poświadczające wcześniejsze dostarczenie pozostałości do odpowiednich urządzeń odbiorczych, które powinny znajdować się na statku przez 12 miesięcy od zaistnienia tego faktu;
- informację o szacunkowej ilości pozostałości produkowanych przez EGCS dziennie, z podziałem na pozostałości stałe i szlam.

MEPC.1/Circ.901 Wytyczne dotyczące metod, procedur i weryfikacji osiągnięć statku w eksploatacji

W przypadkach, gdy krzywa prędkość-moc nie jest dostępna lub raport z próby morskiej nie zawiera współczynnika EEDI lub informacji o stanie zanurzenia przy obciążeniu projektowym, prędkość statku V_{ref} można uzyskać z metody pomiaru osiągnięć w eksploatacji do celów obliczenia EEXI, zgodnie z pkt. 2.2.3.5 Wytycznych dotyczących obliczania EEXI, zgodnie z rezolucją MEPC.350(78).

MEPC.1/Circ.902 Lista certyfikatów i dokumentów obowiązkowych na burcie statku, 2022

Okólnik podlega okresowej aktualizacji i wskazuje na formalne wymagania względem armatorów przy wejściu oraz pobycie i opuszczaniu portu przez statek. Podkreśla się, że okólnik zawiera jedynie spis dokumentów wymaganych przez instrumenty IMO i nie wyklucza posiadania innych dokumentów wymaganych przez instytucje międzynarodowe lub właściwych dla danego kraju.

Certyfikaty i zapisy w książkach statkowych wymienione w okólniku mogą mieć formę elektroniczną, zgodnie z wytycznymi FAL.5/Circ.39, wraz ze zmianami.

[Okólnik zastępuje FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MS.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3](#)

INNE OKÓLNIKI DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO**BWM.2/Circ.61/Rev.1 Wytyczne w sprawie metod obliczania ilości żywych organizmów przy zatwierdzaniu typu systemów BWMS, 2022**

Okólnik zawiera możliwość stosowania nowej metody obliczania ilości organizmów żywych podczas zatwierdzania typu systemu obróbki wód balastowych (MPN Dilution Culture + Motility).

BWM.2/Circ.66/Rev.3 Ujednolicona Interpretacja do Dodatku I do Wzoru Międzynarodowego świadectwa postępowania z wodami balastowymi

Interpretacja dotyczy podstawowych metod zarządzania wodami balastowymi i wyjaśnia zastosowanie innych metod niż D-1, D-2 i D-4.

REZOLUCJE:

[Rezolucje uchwalone podczas 105 sesji MSC zawarte w załącznikach do Raportu posesyjnego – MSC 105/20/Add.1 i MSC 105/20/Add.2](#) – znajdują się pod linkiem

[Rezolucje uchwalone podczas 78 sesji MEPC zawarte w załączniku do Raportu posesyjnego – MEPC 78/17/Add.1](#) – znajdują się pod linkiem