



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 13/2022

Najważniejsze postanowienia 8 sesji Podkomitetu IMO ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC 8)

Na 8. sesji Podkomitetu IMO ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC), która odbyła się w formie hybrydowej w dniach 19-23 września 2022 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Obowiązkowe raportowanie utraconych kontenerów – uzgodniony projekt wymagań do Konwencji SOLAS i MARPOL

Podkomitet CCC uzgodnił projekt poprawek do Konwencji SOLAS i MARPOL zawierający nowe wymagania dotyczące obowiązkowego raportowania utraconych kontenerów na morzu. Mogą one stanowić poważne zagrożenie dla żeglugi i bezpieczeństwa na morzu w szczególności dla rekreacyjnych jednostek pływających, statków rybackich i innych małych jednostek jak również dla środowiska morskiego. Praca Podkomitetu związana z wykrywaniem i raportowaniem utraconych kontenerów jest również istotna pod kontem pracy IMO nad uregulowaniem kwestii odpadów morskich.

Projekt zmian do rozdziału V Konwencji SOLAS dot. Bezpieczeństwa żeglugi zostanie przesłany do Komitetu MSC w celu zatwierdzenia poprawek na MSC 107 i następnie przyjęcia ich na MSC 108 (jesień 2023 rok). Poprawki dotyczą dodania nowych paragrafów do prawidła 31 „komunikaty o niebezpieczeństwie” oraz prawidła 32 „Informacje wymagane w komunikatach o niebezpieczeństwie”. Nakładają one na kapitana każdego statku, którego dotyczy utrata kontenera(ów) obowiązek przekazania szczegółów takiego zdarzenia za pomocą odpowiednich środków bez zbędnej zwłoki oraz w możliwie jak najszerszym zakresie statkom znajdującym się w pobliżu, najbliższemu państwu przybrzeżnemu oraz również do państwa bandery. Państwo bandery będzie zobowiązane do zaraportowania utraty kontenerów do IMO. Nowy paragraf w prawidło 32 określa informacje, które należy zaraportować w tym, jeśli są dostępne, informacje o pozycji statku, liczby kontenerów itp.

Poprawki do artykułu V „Sposoby składania sprawozdań” do Protokołu I Konwencji MARPOL zawierającego Postanowienia odnoszące się do sprawozdań dotyczących wypadków związanych z substancjami szkodliwymi polegają na dodaniu nowego paragrafu o treści: *W przypadku utraty kontenera(ów) sprawozdanie wymagane na mocy artykułu II(1)(b) powinno zostać sporządzone zgodnie z wymaganiami prawidła V/31 i V/32 Konwencji SOLAS.*

Podkomitet uzgodnił, że projekt poprawek powinien wejść w życie z dniem 1 stycznia 2026 roku. Sekretariat IMO ma przygotować odpowiedni moduł w systemie GISIS w celu odbioru raportów od państw bandery.

Z informacji przekazanych przez Światową Radę Żeglugi wynika, że na podstawie ich szacunków w 12 letnim okresie (2008-2019) na morzu tracono średnio 1382 kontenerów rocznie. Na całym świecie nieprzerwanie pływa 6000 statków kontenerowych. W 2019 roku międzynarodowy przemysł żeglugi liniowej przetransportował około 226 milionów kontenerów, przy czym wartość przetransportowanego ładunku wyniosła ponad 4 biliony dolarów.

Bezpieczeństwo paliw alternatywnych – wytyczne dla LPG i postęp prac nad przepisami dotyczącymi wykorzystywania wodoru i amoniaku jako paliwa

Podkomitet kontynuował swoją pracę nad przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa związanymi z paliwami innymi niż paliwo olejowe i paliwo o niskiej temperaturze zapłonu. Jest ona częścią istotnej pracy prowadzonej przez Podkomitet w kontekście potrzeby przemysłu morskiego znalezienia nowych paliw i systemów napędowych w celu osiągnięcia związanych z dekarbonizacją ambicji określonych we Wstępnej strategii IMO w sprawie emisji gazów cieplarnianych (GHG).

Zagadnienia związane z nowszymi typami paliw rozważane są w punkcie obrad na temat Międzynarodowego Kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF). Wszedł on w życie w 2017 roku. Ma na celu zminimalizowanie ryzyka dla statków, ich załóg i środowiska mając na uwadze charakter używanych paliw. Na początku prace koncentrowały się na gazie LNG, ale obecnie trwają prace nad rozważeniem innych istotnych typów paliwa.

Tymczasowe wytyczne dla bezpieczeństwa statków używających alkohol metylowy/etylowy jako paliwa zostały już opracowane przez Podkomitet i zatwierdzone przez Komitet MSC w 2020 roku i wydane okólnikiem (MSC.1/Circ.1621). Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wyposażonych w instalacje zasilane ogniwami paliwowym zostały przyjęte przez MSC 105 w kwietniu 2022 roku jako okólnik MSC.1/Circ.1647.

Projekt tymczasowych wytycznych dla bezpieczeństwa statków używających LPG jako paliwa

Podkomitet uzgodnił projekt Tymczasowych wytycznych dla bezpieczeństwa statków używających gaz LPG wraz z powiązanych projektem okólnika MSC do przedłożenia na MSC 107.

Podstawowym założeniem dla opracowania tych Tymczasowych wytycznych jest zapewnienie wymagań dla rozmieszczenia, instalacji, kontroli i monitoringu maszyn, sprzętu i systemów używających LPG jako paliwa w celu minimalizacji ryzyka dla statku, jego załogi i środowiska mając na uwadze charakter używanych paliw.

Podkomitet zachęcił zainteresowane państwa członkowskie i międzynarodowe organizacje do opracowania zaleceń dla bunkrowania LPG w celu wsparcia załogi, dostawców paliwa i portów podczas dostarczania paliwa LPG na statki.

Projekt Tymczasowych wytycznych dla statków używających wodoru i amoniaku jako paliwa oraz paliw o niskiej temperaturze zapłonu

Grupa robocza na sesji Podkomitetu kontynuowała prace nad projektem tymczasowych wytycznych dla statków używających wodoru jako paliwa oraz rozpoczęła dyskusję na temat opracowania tymczasowych wytycznych dla bezpieczeństwa statków używających amoniaku jako paliwa. Dwa zestawy projektów wytycznych będą dalej opracowywane przez Grupę korespondencyjną (patrz niżej).

Ponowne powołanie Grupy korespondencyjnej

Międzysesyjna Grupa korespondencyjna ds. opracowania wymagań technicznych dla bezpieczeństwa statków używających paliw alternatywnych została ponownie powołana w celu:

- dalszego opracowania projektu Tymczasowych wytycznych dla statków używających wodoru jako paliwa;
- opracowania Tymczasowych wytycznych w celu używania paliw olejowych z temperaturą zapłonu pomiędzy 52°C, a 60°C uwzględniających ropopochodne paliwa kopalne, paliwa syntetyczne, biopaliwa oraz ich wszelkie mieszaniny;
- opracowania Tymczasowych wytycznych dla bezpieczeństwa statków używających amoniaku jako paliwa.

Grupa korespondencyjna przedłoży sprawozdanie na CCC 9 w 2023 roku. Celem jest sfinalizowanie projektu Tymczasowych wytycznych dla statków używających wodoru na tej sesji. W przypadku amoniaku zakłada się, że CCC 9 dalej będzie pracowała nad omawianymi wytycznymi lub je sfinalizuje.

Plan pracy uzgodniony przez Podkomitet przewiduje, że:

na 9 sesji CCC w 2023 roku zostaną:

- przygotowane poprawki dla Kodeksu IGF dotyczące gazu ziemnego;
- kontynuowane prace nad wymaganiami bezpieczeństwa/wytycznymi dla paliw olejowych o niskiej temperaturze zapłonu;
- kontynuowane/ukończone prace nad wytycznymi dla statków używających wodoru i amoniaku jako paliwa;
- rozpoczęte dyskusje nad opracowaniem instrumentu obowiązkowego dotyczącego alkoholi metylowych/etylowych, jeśli czas na to pozwoli.

na 10 sesji CCC w 2024 roku zostaną:

- sfinalizowane wytyczne dla statków używających amoniak jako paliwa;
- kontynuowane/ukończone [wymagania bezpieczeństwa/wytyczne] dla paliw olejowych o niskiej temperaturze zapłonu;
- kontynuowane prace nad instrumentem obowiązkowym dotyczącym alkoholi metylowych/etylowych;
- rozpoczęte dyskusje nad opracowaniem obowiązkowych instrumentów dotyczących ogniwo-paliwowych, jeśli czas na to pozwoli.

na 11 sesji CCC w 2025 roku zostaną:

- ukończone prace nad instrumentem obowiązkowym dotyczącym alkoholi metylowych/etylowych;
- przeprowadzone dalsze rozważania nad opracowaniem instrumentów obowiązkowych dotyczących paliw ogniwo-paliwowych.

Projekt poprawek do Kodeksu IGF

Podkomitet uzgodnił projekt poprawek do Kodeksu IGF w celu jego zatwierdzenia na MSC 107. Projekt poprawek uwzględnia poprawki związane z systemem redukcji ciśnienia i określa wymagania dla statków zbudowanych po 1 stycznia 2026 roku. Dalsze projekty poprawek zostały przekazane Grupie korespondencyjnej w celu ich rozważenia.

Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC)

Podkomitet uzgodnił najnowszy zestaw poprawek do Kodeksu IMSBC. Zostaną one sfinalizowane przez Grupę E&T, a następnie przedłożone na MSC 107 w celu ich przyjęcia. Niniejsze poprawki zostaną przyjęte w formie skonsolidowanej wersji całego Kodeksu IMSBC.

Projekt poprawek do Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG)

Podkomitet rozważył szereg istotnych projektów poprawek do Kodeksu IMDG w tym tych związanych z węglem, bateriami litowymi oraz wkładami do ogniwo-paliwowych. Następny zestaw poprawek ma być uwzględniony w projekcie poprawek 42-24 do Kodeksu IMDG i przyjęty w 2024 roku.

Poważne wypadki powstałe na skutek pożarów przewożonych pojazdów

Podkomitet dyskutował propozycję zastąpienia przepisów specjalnych (SP) 961 i 962 Kodeksu IMDG nowym przepisem specjalnym, w odpowiedzi na ostatnie wypadki pożarowe na samochodowcach.

W świetle ciągłych doniesień o poważnych wypadkach spowodowanych przez pożary rozpoczynające się w przewożonych pojazdach, Podkomitet w pierwszej kolejności powołał Grupę korespondencyjną ds. przeglądu przepisów przewozowych dla pojazdów w celu:

- dalszego rozważenia zmian w tych przepisach;
- opracowania i przygotowania odpowiednich środków do przeciwdziałania zagrożeniom powstałym na skutek przewożenia pojazdów w przepisach Kodeksu IMDG;
- złożenia sprawozdania na CCC9.

Pojazdy przewożone są zgodnie z SP 961 lub 962 Kodeksu IMDG. SP961 przewiduje wyłączenia od przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych dla pojazdów, gdy spełnione są określone warunki. W SP962 nakreślono wymagania dla pojazdów, które nie spełniają wymagań SP961 oraz podkreślono, że przepisy Kodeksu dotyczące oznakowania, etykietowania, tabliczek oraz zanieczyszczeń morskich nie mają zastosowania do pojazdów przewożonych zgodnie z SP962.

Przepisy 5.5.4 Kodeksu IMDG - kryteria dla urządzeń będących w użyciu lub które są przeznaczone do użycia podczas transportu

Podkomitet uzgodnił treść projektu poprawek do przepisu 5.5.4 Kodeksu IMDG w celu uwzględnienia ich odpowiednio w projekcie poprawek 42-24 Kodeksu IMDG oraz poinstruował Sekretariat do poinformowania o nich organu UNTDG.

Projekt poprawek zastępuje i aktualizuje przepisy związane z urządzeniami, takimi jak rejestratory danych, sensory i urządzenia śledzące ładunek, będącymi w użyciu lub które są przeznaczone do użycia podczas transportu towarów niebezpiecznych (np. baterii litowych, wkładów do ogniw paliwowych). Urządzenia są przymocowane lub umieszczone w opakowaniach, opakowaniach ochronnych, kontenerach, ładunkowych jednostkach transportowych (CTU) lub przestrzeniach ładunkowych.

Wymagane jest by urządzenia były w stanie wytrzymać wstrząsy i obciążenia normalnie napotymane podczas transportu. Urządzenia przymocowane bezpośrednio do wnętrza lub zewnętrznej strony CTU muszą spełniać określone kryteria dotyczące maksymalnej temperatury pracy i ochrony urządzenia.

UN 1361 (WĘGIEL, pochodzenia zwierzęcego lub roślinnego) mączka rybna oraz UN 1362 WĘGIEL, AKTYWNY

Podkomitet odnotował dyskusję w Grupie roboczej związanej z przepisem specjalnym dla UN 1361 oraz przekazał proponowany projekt poprawek do Kodeksu IMDG na 38 spotkanie Grupy E&T celem dalszego rozważenia. Przekazał również Grupie E&T opracowanie nowego przepisu specjalnego dotyczącego UN 1362. Zainteresowane Państwa członkowskie i międzynarodowe organizacje zostały zachęcone do przesłania dalszych propozycji na E&T 38.

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu do bezpiecznego przewozu ziarna luzem

Podkomitet uzgodnił projekt poprawek do Międzynarodowego kodeksu do bezpiecznego przewozu ziarna luzem w celu przekazania go i zatwierdzenia na MSC 107. Projekt poprawek wprowadza nową klasę warunków załadunku dla "specjalnie przeznaczonego pomieszczenia, częściowo wypełnionego

w miejscu otworu luk z końcami nieprzyciętymi” oraz określa wymagania, po spełnieniu których ziarno może być przewożone w tego rodzaju pomieszczeniach.

Ujednolicone interpretacje dla Kodeksów IGC i IGF

Podkomitet uzgodnił ujednolicone interpretacje dla Kodeksu IGC i Kodeksu IGF związane z wydajnością systemu rozmieszczenia ładunku. Zostaną one przedłożone na MSC 107 w celu ich zatwierdzenia.

Przegląd Kodeksu IGC

Podkomitet uzgodnił co do zasady projekt poprawek do Kodeksu IGC. Prace nad projektem kontynuowane będą na CCC 9. Z uwagi na dużą ilość istniejących i proponowanych zmian do Kodeksu, nowa, skonsolidowana wersja będzie przygotowana w celu jej rozważenia na CCC 9, a następnie przyjęcia na MSC 109 z datą wejścia w życie w dniu 1 lipca 2028 roku.