



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 14/2022

Najważniejsze postanowienia 106 sesji Komitetu IMO ds. bezpieczeństwa morskigo (MSC 106)

Na 106. sesji Komitetu ds. Bezpieczeństwa Morskiego (MSC), która odbyła się w formie hybrydowej w dniach 02-11 listopada 2022 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Przyjęcie poprawek do instrumentów IMO

Komitet MSC na 106 sesji przyjął następujące poprawki do instrumentów IMO:

Nowy rozdział XV Konwencji SOLAS i nowy obowiązkowy Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP)

Komitet przyjął nowy rozdział XV Konwencji SOLAS i związany z nim nowy Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP), opracowany przez Podkomitet ds. projektowania i budowy statków (SDC 8).

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

Przewiduje się, że zmiany do Konwencji oraz Kodeks IP wejdą w życie 1 lipca 2024 roku.

Poprawki do rozdziału II-2 Konwencji SOLAS związane z temperaturą zapłonu

Komitet przyjął projekt poprawek do rozdziału II-2 Konwencji SOLAS, mających na celu zapobieganie dostarczaniu paliwa olejowego niespełniającego wymagań Konwencji SOLAS w zakresie temperatury zapłonu (60°C).

Poprawki dodają nowe definicje i zapisy do przepisu II-2/4 SOLAS (Prawdopodobieństwo zapłonu), w tym wymaganie, aby statki przewożące paliwo olejowe przed bunkrowaniem otrzymały deklarację podpisaną i poświadczoną przez przedstawiciela dostawcy paliwa, że dostarczone paliwo olejowe jest zgodne z przepisem II-2/4.2.1 SOLAS oraz z metodą badania zastosowaną do określenia temperatury zapłonu.

Przewiduje się, że zmiany do Konwencji wejdą w życie 1 stycznia 2026 roku.

Protokół z 1978 r. do Konwencji SOLAS

Poprawki do Protokołu z 1978 r. do Konwencji SOLAS wprowadzają zmiany do Wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego (Wzór E), mające na celu jego ujednoczenie ze wzorami certyfikatów w Dodatku (Certyfikaty) do Załącznika do Konwencji SOLAS, 1974, zmienionymi rezolucją MSC.496(105), w związku z modernizacją GMDSS.

Przewiduje się, że zmiany wejdą w życie 1 stycznia 2026 roku.

Kodeks IGC oraz Kodeks IGF

Poprawki do rozdziału 6 Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC) oraz do rozdziału 7 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF) dotyczą wykorzystania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych w zbiornikach ładunkowych i paliwowych gazowców LNG i statków zasilanych LNG.

Przewiduje się, że zmiany wejdą w życie 1 stycznia 2026 roku.

Kodeks ESP, 2011

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych z 2011 r. (Kodeks ESP, 2011) obejmują zwiększone wymagania w zakresie badań zbiorników balastowych (WBT) oraz pustych przestrzeni podczas przeglądów rocznych masowców i zbiornikowców o pojedynczym i podwójnym poszyciu kadłuba.

Przewiduje się, że zmiany wejdą w życie 1 lipca 2024 roku.

Kodeks IBC

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC) odnoszą się do zdolności przetrwania i zapewniają wyłączenia związane z otworami wyposażonymi w wodoszczelne zamknięcia w celu uwzględnienia warunków dotyczących zalania.

Poprawki wejdą w życie 1 lipca 2024 roku.

Inicjatywa na rzecz bezpiecznego transportu ziarna w rejonie Morza Czarnego

Komitet został poinformowany o najnowszych działaniach podjętych w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania Inicjatywy na rzecz bezpiecznego transportu ziarna w rejonie Morza Czarnego (dalej Inicjatywy). Wspólne centrum koordynacyjne w Istanbule uwzględnia przedstawicieli z ONZ (w tym z IMO), Ukrainę, Federację Rosyjską i Turcję (najnowsze ruchy statków można obserwować na stronie BSGI: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/vessel-movements>).

Rozdział XI-2 Konwencji SOLAS i Kodeksu ISPS zezwalają na inspekcje statków, które stanowią podstawę dla wdrażania Inicjatywy. Dotychczasowy sukces inicjatywy w coraz większym stopniu przyczynia się do łagodzenia globalnych niedoborów żywnościowych wynikających z trwającego konfliktu na Ukrainie.

Po przeprowadzeniu obszernej dyskusji Komitet:

- zachęcił Sekretarza Generalnego ONZ i IMO do kontynuowania działań humanitarnych mających na celu ewakuację wszystkich statków i marynarzy, którzy utknęli w strefie konfliktu, w tym wysiłków na rzecz rozszerzenia Inicjatywy na inne typy statków i dodatkowe porty;
- podziękował Sekretarzowi Generalnemu IMO i Sekretariatowi za istotny wkład w powodzenie Inicjatywy, w szczególności za działania podjęte przez Dyrektora Działu Prawnego i Stosunków Zewnętrznych oraz Specjalnego Doradcę Sekretarza Generalnego w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- odnotował dotychczasowy sukces Inicjatywy, który został osiągnięty dzięki międzyagencyjnemu „Jednemu podejściu ONZ” z udziałem odpowiednich organów ONZ, w tym IMO, innych agencji międzynarodowych, organizacji pozarządowych i zainteresowanych państw członkowskich;
- podkreślił istotny wkład Inicjatywy w łagodzenie światowych niedoborów żywności wynikających z trwającego konfliktu na Ukrainie;
- przypomniał, że Inicjatywa została uznana przez Sekretarza Generalnego ONZ za przełomowe porozumienie mające na celu pomoc ludziom znajdującym się w trudnej sytuacji w każdym zakątku świata; oraz
- przyjął rezolucję MSC w sprawie obowiązków państw członkowskich w zakresie usług poszukiwawczych i ratowniczych na mocy Konwencji SOLAS i SAR w kontekście konfliktów zbrojnych.

Morskie autonomiczne jednostki nawodne (MASS)

Komitet MSC poczynił dalszy postęp w opracowywaniu instrumentu opartego na celu regulującego operacje jednostek MASS. Prace nad instrumentem rozpoczęły się po sfinalizowaniu analizy zakresu zmian w przepisach (RSE). Ich celem jest przyjęcie nieobowiązkowego Kodeksu MASS, który wejdzie w życie w 2025 r. Instrument ma stanowić podstawę dla obowiązkowego Kodeksu MASS, którego spodziewane wejście w życie ma nastąpić 1 stycznia 2028 r.

Komitet MSC został poinformowany o wynikach pierwszego spotkania Wspólnej grupy roboczej MSC/LEG/FAL ds. MASS (WGR), zorganizowanego we wrześniu 2022 roku przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego, Komitet Prawny i Komitet Ułatwień.

Wspólna Grupa Robocza opracowała tabelę, która ma charakter otwarty, w celu określenia preferowanych opcji rozwiązywania wspólnych kwestii, takich jak: rola i kapitana i załogi MASS; zakres obowiązków kapitana i załogi MASS; kompetencje wymagane od kapitana i załogi MASS; identyfikacja i znaczenie pojęć „operator zdalny” i „stacja/centrum zdalnego sterowania”.

Komitet MSC zatwierdził plan pracy Grupy i, z zastrzeżeniem równoczesnego zatwierdzenia przez LEG 110 i FAL 47, zgodził się na zorganizowanie dwóch spotkań WGR w roku 2022 i 2023. Następne pięciodniowe spotkanie w formule hybrydowej zaplanowano w dniach 17–21 kwietnia 2023 r., pod warunkiem zatwierdzenia planu przez Radę IMO.

Komitet MSC zapoznał się ze strukturą i projektem zawartości Kodeksu MASS, w formie opracowanej przez Grupę Roboczą ds. MASS podczas sesji MSC 106, w szczególności z przygotowanym przez Grupę nowym projektem części dotyczącej bezpieczeństwa przeciwpożarowego, w oparciu o zalecenia i przykład opracowania wymagań funkcjonalnych dla Kodeksu ds. MASS.

Uznanie systemu nawigacji satelitarnej BeiDou do wykorzystania w systemie GMDSS

Po dokonaniu oceny wniosku złożonego przez China Transport Telecommunication Information Group Co. Ltd. (CTTIC) o uznanie systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDMSS) do wykorzystania w systemie GMDSS, Komitet MSC przyjął rezolucję zawierającą *Oświadczenie o uznaniu morskich, mobilnych usług satelitarnych dostarczanych przez CTTIC poprzez BDMSS*.

Ocena BDMSS została dokonana z uwzględnieniem istniejących wymagań Kryteriów świadczenia usług przez mobilne, satelitarne systemy łączności w GMDSS (rezolucja A.1001(25)).

Uznanie jest obecnie ograniczone do obszaru pokrycia od 75°E do 135°E długości geograficznej wschodniej i od 10°N do 55°N szerokości geograficznej.

IMSO będzie nadal monitorować wdrażanie BDMSS i poinformuje Komitet o zawarciu umowy o świadczenie usług publicznych z CTTIC i wydaniu Listu zgodności w celu wyznaczenia momentu rozpoczęcia świadczenia usług.

Niebezpieczna migracja drogą morską - przyjęcie rezolucji

Komitet przyjął rezolucję MSC w sprawie Zalecanej współpracy w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, ratowania osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu oraz bezpiecznego sprowadzania rozbitków na ląd. Rezolucja podkreśla znaczenie skutecznego i terminowego zaangażowania rządów w ratowanie migrantów na morzu przez statki handlowe.

Sekretariat IMO uczestniczy w prowadzonej przez Agendę ONZ ds. Uchodźców (UNHCR) Międzyagencyjnej grupie ds. ochrony uchodźców i migrantów przemieszczających się drogą morską,

powołanej w celu wymiany informacji, doświadczeń i dobrych praktyk dotyczących mieszanej migracji drogą morską, działań SAR i bezpiecznego sprowadzania uratowanych osób na ląd.

W ramach dyskusji Komitet odnotował wystąpienie Wysokiego Komisarza Narodów Zjednoczonych ds. Uchodźców (UNHCR), który wezwał państwa członkowskie do ustanowienia skutecznych porozumień o współpracy, umożliwiających bezpieczne i przewidywalne zejście na ląd, które są niezbędne dla podmiotów zaangażowanych w akcje ratunkowe na morzu, w tym dla sektora żeglugi morskiej. Wysoki Komisarz wezwał również strony do zaangażowania się w dyskusje między państwami w celu dalszego zdefiniowania pojęcia „miejsca bezpiecznego” i rozważenia opracowania nowych lub zmiany istniejących przepisów międzynarodowego prawa morza.

Bezpieczeństwo pokładowych urządzeń podnośnych i wciągarek kotwicznych

Komitet MSC zatwierdził dwa zestawy projektów wytycznych dotyczących urządzeń podnośnych i wciągarek do obsługi kotwic, które mają wspierać wdrażanie nowego projektu przepisu II-1/3-13 Konwencji SOLAS. Przepis zawiera wymagania dotyczące stosowania, projektowania i budowy, obsługi, kontroli, testowania i konserwacji pokładowych urządzeń podnośnych i wciągarek do obsługi kotwic. Projekt poprawek do Konwencji SOLAS został zasadniczo zatwierdzony przez MSC 102, w celu przyjęcia ich na MSC 107, wraz z powiązаныmi wytycznymi.

Celem projektu przepisu i dwóch zestawów wytycznych jest zapobieganie wypadkom związanym z urządzeniami podnośnymi i wciągarkami kotwicznymi, które mogą powodować obrażenia operatorów i wyrządzać szkody na statkach, w ładunku, konstrukcjach lądowych i podwodnych, a także w środowisku morskim.

Środki bezpieczeństwa dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych – poprawki do Kodeksu polarnego

Komitet MSC zatwierdził, w celu przyjęcia na następnej sesji, pierwszy zestaw projektu poprawek do Kodeksu polarnego, wraz z powiązаныmi poprawkami do Konwencji SOLAS, w celu dodania nowych wymagań dla niektórych statków niepodlegających Konwencji SOLAS, dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i planowania podróży. Poprawki będą miały zastosowanie do statków rybackich o długości całkowitej 24 m i większej, jachtów rekreacyjnych o pojemności 300 brutto i większej nieuczestniczących w handlu oraz statków towarowych o pojemności 300 brutto i większej, ale poniżej 500 brutto.

Zmiany mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa statków uprawiających żeglugę w specjalnych warunkach panujących na obszarach polarnych, a także osób znajdujących się na pokładzie.

Statki na wodach polarnych – przegląd Tymczasowych wytycznych dotyczących środków i urządzeń ratunkowych

Komitet MSC zatwierdził poprawki do Tymczasowych wytycznych w sprawie środków i urządzeń ratunkowych dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (okólnik MSC.1/Circ.1614). Tymczasowe wytyczne przedstawiają możliwe sposoby zmniejszania zagrożeń w celu przestrzegania przepisów Kodeksu polarnego i mają na celu pomóc projektantom statków, armatorom/operatorom, jak również Administracjom, w jednolitym wdrażaniu odpowiednich przepisów Kodeksu polarnego, uzupełniających istniejące wymagania zawarte w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (Kodeks LSA).

Poprawki do tymczasowych wytycznych wprowadzają, określoną w Dodatku, metodologię obliczania maksymalnego czasu akcji ratowniczej, tak aby załogi statków mogły oszacować ilość zapasów, takich jak racje żywnościowe i świeża woda, oraz rodzaj niezbędnego wyposażenia.

Przegląd Wytycznych w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy

Komitet MSC zatwierdził przegląd Wytycznych w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A.949(23)). Projekt zmienionej rezolucji Zgromadzenia zostanie następnie przedłożony Komitetowi MEPC i Komitetowi LEG do równoczesnego zatwierdzenia, w celu jego przyjęcia przez Zgromadzenie (A 33) w 2023 r.

W przeglądzie uwzględniono różne zmiany organizacyjne, operacyjne i technologiczne, które miały miejsce w szybko zmieniającej się światowej gospodarce morskiej oraz doświadczenie podmiotów morskich zebrane podczas postępowania ze statkami potrzebującymi pomocy.

Znowelizowane wytyczne mają na celu zapewnienie podstaw ram operacyjnych dla państw nadbrzeżnych, kapitanów statków, operatorów i/lub ratowników, jak również innych zaangażowanych stron, dotyczących sposobu postępowania i podejmowania decyzji, gdy statek potrzebuje pomocy i szuka miejsca schronienia.

Wśród innych zmian zaproponowano nową sekcję dotyczącą zarządzania informacją i mediami, zalecając, aby państwa rozszerzyły swoje kompetencje administracyjne (w tym szkolenia) w zakresie obsługi mediów i odpowiadania na prośby o informacje dotyczące statku potrzebującego pomocy, który poszukuje miejsca schronienia.

Piractwo i napady zbrojne na statki

Komitet MSC rozważył najnowsze informacje na temat światowych trendów związanych z piractwem i napadami zbrojnymi na statki. Liczby, oparte na raportach przesłanych do IMO, pokazują łącznie 69 przypadków piractwa i napadów zbrojnych na statki, które miały miejsce lub były podejmowane w okresie od stycznia do czerwca 2022 r. Oznacza to spadek o około 22% na poziomie globalnym w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku.

Wzrost liczby zdarzeń nastąpił w Cieśninie Malakka i Singapurze, a dzięki wysiłkom organów ścigania państw nadbrzeżnych w regionie i ciągłemu wsparciu międzynarodowemu spadła liczba zdarzeń w Zatoce Gwinejskiej. Liczba przypadków piractwa i napadów zbrojnych na statki zgłoszonych na Morzu Południowochińskim wynosi zero, w porównaniu z 11 zdarzeniami w tym samym okresie w 2021 r. W okresie sprawozdawczym nie zgłoszono żadnych zdarzeń u wybrzeży Somalii.

Komitet MSC zwrócił się do państw członkowskich o dalsze zgłaszanie do IMO przypadków piractwa i napadów zbrojnych oraz o uzupełnianie i aktualizowanie kwestionariusza dotyczącego informacji na temat wymogów państw portowych i nadbrzeżnych związanych z prywatnymi, uzbrojonymi pracownikami ochrony na statkach (PCASP) (okólnik MSC-FAL .1/Circ.2).

Komitet MSC odnotował wysiłki podjęte w celu zapewnienia ciągłego wdrażania Kodeksu postępowania z Dżibuti i zachęcił państwa członkowskie do dalszego wspierania Funduszu powierniczego DCoC. Wezwał również państwa członkowskie, zgodnie z rezolucją A.1159(32), we współpracy z IMO i na wniosek państw członkowskich regionu, do wspierania działań w Zatoce Gwinejskiej i do rozważenia wniesienia wkładu finansowego na rzecz Funduszu powierniczego Afryki Zachodniej i Środkowej.

Dostęp marynarzy do szczepień przeciw COVID-19 i opieki medycznej

Komitet MSC wezwał państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe, aby idąc za przykładem Panamy, podjęły wspólne wysiłki w celu zapewnienia łatwego dostępu do szczepień przeciw COVID-19 dla wszystkich marynarzy. MSC zgodził się również, że organizacja IMO powinna zachęcać do tworzenia innych regionalnych morskich centrów humanitarnych tam, gdzie są niezbędne ze względu na ciągły ruch statków i marynarzy. IMO powinno również wspierać działania podejmowane przez ONZ pod przewodnictwem WHO w zakresie dostaw szczepionek przeznaczonych dla marynarzy w tych regionalnych humanitarnych centrach logistycznych.

MSC zachęcił wszystkie państwa członkowskie posiadające morski system „pojedynczego okna” do uwzględnienia w nim wniosków o dawki szczepionek w celu przyspieszenia międzynarodowego procesu szczepień morskich. Państwa członkowskie i kluczowe sektory światowego przemysłu morskiego zostały wezwane do dalszego promowania polityki i środków ułatwiających priorytetowy dostęp do szczepionek dla marynarzy, jak również do poprawy koordynacji niezbędnej do szybszych wymian załogi, zgodnych z miejscowymi protokołami zdrowotnymi danego regionu lub kraju.

W kontekście raportów dotyczących odmawiania marynarzom pomocy medycznej w portach, w tym opieki stomatologicznej i okulistycznej, Komitet zwrócił się do państw członkowskich, aby:

- zapewniły marynarzom, jako kluczowym pracownikom, prawo do godnego traktowania i szacunku. Należy wziąć pod uwagę, że marynarze spędzają większość czasu w podróży i na morzu, będąc poddawani większej liczbie badań i regularnych kontroli medycznych niż jakakolwiek inna osoba, a na ląd mogą schodzić tylko na krótki czas. Dlatego też należy zapewnić im adekwatną opiekę medyczną i leczenie; oraz
- uznały kluczową rolę marynarzy i ułatwiły ich repatriację, dostęp do opieki medycznej i ochronę w odniesieniu do protokołów armatorów w celu uniknięcia zarażenia, zwłaszcza podczas stopniowego rozluźniania ograniczeń związanych z COVID-19.

Nowe punkty obrad

Komitet rozważył na sesji szereg propozycji nowych punktów pracy i zgodził się na włączenie m.in.:

- nowego punktu pracy pt. „Przegląd prawidła V/23 Konwencji SOLAS i związanych z nim instrumentów w celu poprawy bezpieczeństwa urządzeń do przyjmowania i zdawania pilota” do dwuletniego porządku obrad Podkomitetu NCSR na lata 2022-2023 oraz do tymczasowej agendy NCSR 10, z docelowym terminem zakończenia prac w 2024 roku;
- nowego punktu pracy pt. „Opracowanie wytycznych dla administracji krajowych, pomocnych we wdrażaniu Porozumienia z Cape Town, 2012”, do włączenia do dwuletniej agendy Podkomitetu III na lata 2022-2023 oraz do tymczasowej agendy III 9, z docelowym terminem zakończenia prac w 2024 roku;
- nowego punktu pracy w celu wprowadzenia poprawek do Znowelizowanych zaleceń dotyczących wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych na statkach (rezolucja A.1050(27)) do dwuletniego porządku obrad Podkomitetu CCC na lata 2022-2023 oraz do tymczasowej agendy CCC 9, z docelowym terminem zakończenia prac w 2024 roku, we współpracy z innymi Podkomitetami;
- Komitet zgodził się na włączenie m.in. następujących propozycji do kolejnej agendy dwuletniej:
 - „Opracowanie środków zapewniających bezpieczną eksploatację wind na statkach” dla Podkomitetu SSE;

- „Poprawki do wytycznych dotyczących budowy, instalacji, konserwacji i inspekcji/przeglądu środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd (MSC.1/Circ.1331) w zakresie mocowania siatek bezpieczeństwa na drabinkach i przejściach dla załogi”, dla Podkomitetu SDC; oraz
- „Przegląd adekwatności i skuteczności prawidła IV/5 SOLAS (Udostępnienie służb radiokomunikacyjnych)”, dla Podkomitetu NCSR.

Pozostałe sprawy

Po rozważeniu raportów z Podkomitetów, Komitet MSC podjął następujące decyzje:

- przyjął szereg środków żeglugowych zatwierdzonych przez Podkomitet NCSR. Zostaną one wdrożone w dniu 1 czerwca 2023 roku;
- przyjął rezolucję MSC.263(84)/Rev.1 dotyczącą Standardów techniczno-eksploatacyjnych i wymagań funkcjonalnych dla identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu oraz zatwierdził projekt poprawek do szeregu okólników związanych z LRIT;
- zatwierdził w celu przyjęcia na 107 sesji projekt poprawek do rozdziału II-2 Konwencji SOLAS i Kodeksów HSC, 1994 i 2000 w celu wprowadzenia zakazu stosowania koncentratów pianowych zawierających kwas perfluorooktanowosulfonowy (PFOS). Prawidło określa, że środki gaśnicze zawierające takie koncentraty powinny zostać dostarczone do lądowych punktów odbioru po ich usunięciu ze statku. PFOS jest szkodliwy dla zdrowia ludzkiego i środowiska;
- zatwierdził Znowelizowane wytyczne dotyczące zatwierdzania stałych proszkowych instalacji gaśniczych dla ochrony statków przewożących skroplone gazy luzem (MSC.1/Circ.1315/Rev.1) w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa;
- zatwierdził poprawki do Znowelizowanych standardowych formularzy oceny i sprawozdań z prób urządzeń ratunkowych (MSC.1/Circ.1630) w celu rozpowszechnienia okólnika jako MSC.1/Circ.1630/Rev.1;
- zatwierdził projekt poprawek dotyczący typu kombinezonów do zanurzania i kombinezonów ochronnych, jako drobnej korekty do formularzy ewidencji wyposażenia dla certyfikatów w Kodeksach HSC, 1994 i 2000 oraz Konwencji SOLAS w celu ich przyjęcia na MSC 107;
- zatwierdził poprawki do Wytycznych dla opracowania, przeglądu i walidacji kursów modelowych, który ma zostać wydany jako MSC-MEPC.2/ Circ.15/Rev.2;
- zatwierdził, w celu przyjęcia na MSC 107, projekt poprawek do prawidła I/1 i I/2 Konwencji STCW dotyczący dodania nowej definicji dla „oryginalnego formularza jakiegokolwiek certyfikatu wymaganego przez konwencję”, która jest konsekwencją korzystania z certyfikatów elektronicznych;
- zatwierdził, w celu przyjęcia na MSC 107, projekt poprawek do części A-1/2 Kodeksu STCW, który wyjaśnia stosowanie istniejących pojęć i terminologii do certyfikatów i zatwierdzeń w formie elektronicznej. Mają one być przyjęte razem z przyjęciem powiązanych zmian do Konwencji STCW, 1978;
- zatwierdził, w celu przyjęcia na MSC 107, projekt poprawek do rozdziału V Konwencji SOLAS oraz Dodatku (Świadectwa), Protokołów 1978 i 1988 do Konwencji SOLAS wprowadzających obowiązek przewożenia inklinometrów elektronicznych dla statków kontenerowych i masowców o poj. GT 3000 lub większej;

- zatwierdził okólnik MSC zawierający Zalecenia dla rozpowszechniania informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem poprzez międzynarodowe usługi rozszerzonych wywołań grupowych (EGC);
- zatwierdził znowelizowany Poradnik NAVTEX, który ma zostać wydany jako okólnik MSC.1/Circ.1403.Rev.2 z datą wejścia w życie w dniu 1 stycznia 2023 roku;
- zatwierdził nowelizację Poradnika dobrych praktyk ECDIS, który ma zostać wydany jako okólnik MSC.1/Circ.1503/Rev.2. Znowelizowane Zalecenia zawierają w szczególności nową część dotyczącą aktualizacji ECDIS na statku;
- przyjął rezolucję MSC zawierającą Standardy techniczno-eksploatacyjne dla systemów ECDIS, która nowelizuje rezolucję MSC.232(82) i wprowadza stopniowe wdrażanie nowych specyfikacji produktów IHO (S-98, S-100 i S-101) dla ECDIS od 1 stycznia 2026 roku;
- zatwierdził projekt stanowiska IMO w sprawie punktów porządku obrad Światowej Konferencji Radiokomunikacyjnej 2023 (WRC-23) dotyczących spraw związanych z usługami morskimi w celu jego przedłużenia na Spotkaniu Przygotowawczym Konferencję ITU WRC-23. WRC-23 ma odbyć się w Zjednoczonych Emiratach Arabskich w dniach od 20 listopada do 15 grudnia 2023 roku;
- zatwierdził okólnik MSC na temat Zaleceń dotyczących szkoleń i eksploatacji osobistych urządzeń radiowych w sytuacjach awaryjnych z wieloma uszkodzonymi;
- odnotował status raportów dotyczących obserwacji z audytu i zaktualizowaną listę wszystkich ustaleń z audytów GBS.

Wybory Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego

Komitet jednomyślnie, ponownie wybrał Panią Mayte Medina (Stany Zjednoczone) na Przewodniczącą Komitetu i Pana Theofilosa Mozas (Grecja) na Wiceprzewodniczącego Komitetu na 2023 rok.

WSTĘPNE ZESTAWIENIE REZOLUCJI I OKÓLNİKÓW PRZYJĘTYCH/ZATWIERDZONYCH PRZEZ MSC 106

Rezolucje:

Rezolucja MSC.519(106) – *Zobowiązania państw członkowskich w zakresie usług poszukiwawczych i ratowniczych na mocy Konwencji SOLAS i SAR w kontekście konfliktów zbrojnych*

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

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

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

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

Rezolucja MSC.529(106) – *Oświadczenie o uznaniu morskich, mobilnych usług satelitarnych dostarczanych przez CTTIC poprzez BDMSS*

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

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

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

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

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

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

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

Okólniki:

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

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

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

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

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

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

MSC.1/Circ.1655 – *Ujednolicone interpretacje rozdziału II-2 Konwencji SOLAS*

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

COLREG.2/Circ.78 - *Systemy rozgraniczania ruchu i powiązane środki*

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

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

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

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

MSC.1/Circ.1656 - *Zalecenia operacyjne GMDSS dla statków w niebezpieczeństwie (okólnik zastępuje COM/Circ.108)*

MSC.1/Circ.1657 - *Procedury odpowiedzi na alarmowania w niebezpieczeństwie przez statek (okólnik zastępuje COMSAR/Circ.25)*

MSC.1/Circ.1658 – *Zalecenia dotyczące alarmowania w niebezpieczeństwie*
(okólnik zastępuje COMSAR/Circ.45)

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

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

MSC.1/Circ.1403/Rev.2 – *Podręcznik NAVTEX*

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

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

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

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

Raport końcowy ze 106 posiedzenia Komitetu MSC znajduje się pod linkiem.

Załącznik 1 do raportu końcowego ze 106 posiedzenia Komitetu MSC znajduje się pod linkiem.