



# OŚRODEK DS. IMO

## BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 14/2023

# Najważniejsze postanowienia 9 sesji Podkomitetu ds. implementacji instrumentów IMO (III 9)

Na 9. sesji Podkomitetu ds. Implementacji instrumentów IMO (III), która odbyła się w dniach od 31 lipca do 4 sierpnia 2023 r. omawiano szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

### **Projekt wytycznych w sprawie oceny i stosowania zdalnych przeglądów konwencyjnych, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS**

Podkomitet sfinalizował część prac nad projektem wytycznych w sprawie oceny i stosowania zdalnych przeglądów konwencyjnych, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS. Ukończona część projektu znajduje się w projekcie nowelizacji Wytycznych HSSC i Wytycznych dotyczących wdrożenia Kodeksu ISM i ma być przyjęta na 33 sesji Zgromadzenia (A 33).

Wytyczne koncentrują się na okolicznościach, zakresie i rodzaju przeglądu (np. rocznego, odnowieniowego, pośredniego itp.) lub audytu, w których można odpowiednio zastosować technologię zdalną, a także określają okoliczności, w których osobisty przegląd lub audyt musi być stosowany jako uzupełnienie metod zdalnych lub jako jedyna odpowiednia metoda, gdy technologia zdalna nie jest odpowiednia. Wytyczne mają zostać przyjęte w lipcu 2024 r.

### **Poprawki do Wytycznych dotyczących Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (Wytyczne HSSC)**

Podkomitet ukończył aktualizację projektu Wytycznych HSSC, 2023. Przedmiotowe Wytyczne HSSC są obowiązkowe dla wszystkich uznanych organizacji Unii Europejskiej na mocy rozporządzenia UE 391/2009.

Projekt zmian uwzględnia poprawki do obowiązkowych instrumentów, w tym między innymi do:

1. Załącznika VI do Konwencji MARPOL (zmieniony przez rez. MEPC.328(76)) dotyczące:
  - aktualizacji Planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP);
  - potwierdzenia osiągnięcia przez statek wskaźnika EEXI;
  - Zaświadczenia Zgodności związanego z eksploatacyjną oceną intensywności emisji dwutlenku węgla.
2. Konwencji SOLAS (rez. MSC.474(102)) dotyczące przede wszystkim:
  - sprzętu holowniczego i cumowniczego;
  - otworów w poszyciu poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych.

Poprawki do Wytycznych zostaną przyjęte na 33 sesji Zgromadzenia (grudzień 2023 r.) i mają wejść w życie w dniu 1 stycznia 2024 r.

Podkomitet omówił również następujące zagadnienia w tym temacie:

- propozycję ulepszenia metody wstawiania przypisów w pozycjach przeglądów: uzgodniono, że co do zasady, jeżeli instrument, o którym mowa w przypisie, został zacytowany w tekście odpowiedniego wymagania instrumentów obowiązkowych, dodawanie przypisu nie jest konieczne.
- wielokrotna nośność: wyjaśniono, że wydanie tylko po jednym certyfikacie bezpieczeństwa z wpisaną maksymalną nośnością jest dopuszczalne, nawet jeśli statek może posiadać wiele certyfikatów linii ładunkowej odpowiadających różnym nośnościom. III 9 uzgodnił, że dla statku z wieloma liniami ładunkowymi prowadzącymi do różnych nośności, jeden zestaw certyfikatów powinien być wystarczający, o ile powiązane certyfikaty wykorzystują maksymalną nośność.

**Procedury kontroli państwa portu (rez. A.1155(32))**

Podkomitet sfinalizował aktualizację Procedur dla PSC, 2023. Projekt obejmuje:

1. poprawki do Rozdziału 3, dotyczące zawieszenia inspekcji statku niespełniającego norm, zaleceń dot. powiadamiania administracji bandery i uznanej organizacji (RO) w przypadku zatrzymania lub zawieszenia inspekcji oraz informacji zawieranych w raporcie z inspekcji;

2. poprawki do Dodatku 2 zawierającego Wytyczne dotyczące zatrzymywania statków;

W przypadku braku ważnego oświadczenia o zgodności dla raportowania danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki począwszy od 2019 roku (prawidło 27 Załącznika VI do Konwencji MARPOL) oraz dla wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla począwszy od 2023 r., i kolejno dla każdego zamkniętego roku kalendarzowego (prawidło 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL) oficerowie kontroli państwa portu (PSCO) powinni przyjąć pragmatyczne podejście, jeśli statek zmienił banderę i/lub armatora i istnieją dowody na to, że administracja przekazująca statek nie działała zgodnie z przepisami lub dane nie zostały dostarczone przez poprzedniego armatora podczas transferu statku.

Na statkach wyposażonych w równoważne środki zgodności z SO<sub>x</sub>, tj. EGCS za podlegający zatrzymaniu brak uznano sytuację, w której m.in.:

- system oczyszczania spalin (EGCS) nie zapewnia skutecznej równoważności z wymaganiami prawideł 14 i 14.4 Załącznika VI do Konwencji MARPOL; oraz
- zawartość siarki w jakimkolwiek paliwie olejowym stosowanym w jednostkach spaliniowych niepodłączonych do systemu EGCS przekroczy limity określone w prawidło 14 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (z uwzględnieniem postanowień prawidła 18.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL).

3. poprawki do Dodatku 13 zawierającego raport z inspekcji PSC. Poprawki mają na celu uwzględnienie w raporcie informacji dotyczących okresu ważności, umów z dostawcami zabezpieczeń finansowych i ujednoczenie przepisów z poprawką do Konwencji o pracy na morzu (MLC) z 2014 r.;

4. poprawki do Dodatku 18 zawierającego Wytyczne dla PSC zgodnie z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL.

Zmiany dotyczą Rozdziałów 2 (przeglądy statków, które mają obowiązek posiadania certyfikatu IAPP lub IEE) i 3 (przeglądy statków pływających pod banderą państw nie będących stroną do Załącznika i innych statków, które nie mają obowiązku posiadania certyfikatu IAPP lub IEE) i polegają m.in. na:

- a) usunięciu listy dokumentów, które należy sprawdzić podczas przeglądu wstępnego;
- b) rozszerzeniu podstaw do przeprowadzenia bardziej szczegółowego przeglądu (w tym informacji/dowodu, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z istotnymi operacjami na pokładzie w odniesieniu do wdrożenia SEEMP);
- c) zmianie listy braków w pkt. 2.7, które są na tyle poważne, że mogą prowadzić do zatrzymania statku.

5. nowy Dodatek 19 zawierający Wytyczne dla inspekcji systemów anty porostowych na statkach, które przeprowadzane są na podstawie prawidła 19 Konwencji AFS.

Wśród pozostałych zmian nowelizacja obejmuje Dodatek 9 (Wytyczne dla PSC związane z LRIT), 11 (Wytyczne dla oficerów PSC dotyczące certyfikacji marynarzy, obsady i godzin odpoczynku), 12 (Lista certyfikacji i dokumentów) oraz Dodatek 20 (Lista dokumentów istotnych dla Procedur PSC).

Poprawki mają wejść w życie w dniu 1 stycznia 2024 r.

### **Zalecenia w sprawie wdrażania Kodeksu III**

Podkomitet sfinalizował projekt Zaleceń dotyczących wdrażania wymagań Kodeksu III. Wytyczne mają na celu wesprzeć państwa członkowskie w tym procesie oraz we wdrażaniu standardów audytów przeprowadzanych w ramach programu audytów państw członkowskich IMO (IMSAS). Projekt zostanie przedłożony Komitetowi MSC i Komitetowi MEPC w celu zatwierdzenia wydania zaleceń jako okólnika MSC-MEPC.

### **Przegląd Kodeksu postępowania w sprawie badania wypadków morskich**

Podkomitet rozważył propozycje całościowego i wszechstronnego przeglądu Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich oraz jego aktualizacji, w tym propozycje zmiany i poprawy jakości oraz aktualności raportów z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa morskiego. W następstwie dyskusji, w wyniku której uzyskano zdecydowane poparcie dla proponowanego przeglądu Kodeksu, Podkomitet zaprosił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do przedstawienia Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) propozycji nowego punktu prac na temat całościowego i kompleksowego przeglądu przedmiotowego Kodeksu.

### **Analiza modułu GISIS w zakresie portowych urządzeń odbiorczych**

Podkomitet odnotował analizę danych zawartych w module GISIS dotyczącym portowych urządzeń odbiorczych (PRF). Wykazały one, że większość braków w okresie od 2018r. do 2022 r. (93 ze 108 raportów) dotyczyła odpadów z Załącznika V do Konwencji MARPOL, w tym tworzyw sztucznych, odpadów żywnościowych (zwłaszcza organicznych odpadów żywnościowych), oleju spożywczego, popiołów ze spalarni i odpadów operacyjnych. Ponad połowa raportów wskazywała brak dostępnych urządzeń, a w 14% przypadków zgłoszono nieuzasadnione opłaty za korzystanie z urządzeń.

Raporty związane z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL (15 ze 108 raportów) odnosiły się do szlamu i zaolejonych popłuczyn ze zbiorników.

Podkomitet zachęcił Państwa strony Konwencji MARPOL do zwiększenia częstotliwości raportowania i przeglądu swoich odpowiednich raportów w ramach modułu PRF, aby upewnić się, że są one dokładne i aktualne. Sekretariat został poproszony o przedstawianie okresowych raportów z analizy danych na przyszłych sesjach w odniesieniu do tego modułu.

### **Kwestie bezpieczeństwa związane z ryzykiem upadków z wysokości**

Podkomitet rozpatrzył propozycję opracowaną przez Grupę Korespondencyjną dotyczącą nowego punktu prac na temat wytycznych dotyczących zidentyfikowanych kwestii bezpieczeństwa marynarzy narażonych na ryzyko upadków z wysokości (w tym między innymi dostępu do miejsca pracy oraz wychodzenia z niego, pracy z wysokości i pracy za burtą) i zgodziła się przekazać Komitetowi MSC propozycję opracowania wytycznych dotyczących kwestii bezpieczeństwa związanych z ryzykiem upadków z wysokości.

### **Zapobieganie utracie kontenerów na morzu**

Podkomitet rozpatrzył propozycję Grupy Korespondencyjnej dotyczącą opracowania środków zapobiegających utracie kontenerów na morzu.

Podkomitet zgodził się przekazać propozycję wraz z analizą Podkomitetowi ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC) do dalszego rozpatrzenia w ramach punktu porządku obrad CCC „Opracowanie środków zapobiegających utracie kontenerów na morzu” w jej dwuletnim Agendzie na lata 2024-2025.

Podkomitet zwrócił uwagę na raport w sprawie wypadków na masowcach w latach 2013-2022, w którym zauważono, że przesunięcie ładunku i/lub jego skraplanie w największym stopniu przyczynia się do utraty życia, podczas gdy wejście na mieliznę pozostaje największą przyczyną utraty statków. Raport można pobrać ze strony INTERCARGO: <https://www.intercargo.org/imo-iii-paper-2023/>.

### **Projekt zaleceń mających wesprzeć wdrażanie Porozumienia Kapsztadzkiego w sprawie bezpieczeństwa statków rybackich**

Podkomitet poczynił postępy w opracowywaniu projektu Zaleceń mających wesprzeć kompetentne organy we wdrażaniu Porozumienia Kapsztadzkiego z 2012 roku. Powołana na 9 sesji Podkomitetu III Grupa korespondencyjna ma za zadanie dalej pracować nad projektem Zaleceń w celu ich finalizacji na następnej sesji. Aktualnie do wejścia w życie Porozumienia Kapsztadzkiego brakuje już tylko jednego państwa członkowskiego i 1997 statków rybackich o długości 24 metrów i większej, które uprawiają żeglugę na pełnym morzu.

### **Wspólna Grupa robocza Ad Hoc FAO/ILO/IMO ds. połowów IUU i powiązanych zagadnień**

Podkomitet rozważył sprawy związane z przygotowaniem piątego spotkania Wspólnej Grupy roboczej Ad Hoc FAO/ILO/IMO ds. połowów IUU i powiązanych zagadnień (JWG 5), które ma się rozpocząć na początku 2024 roku. Jest to otwarte spotkanie dlatego Podkomitet zachęcił do udziału w nim przedstawicieli innych państw i organizacji.

### **Pozostałe zagadnienia**

Podkomitet na 9 sesji podjął również następujące decyzje:

- zatwierdził tekst doświadczeń zdobytych z wypadków morskich i ich umieszczenie na stronie IMO;
- rozważył kwestie bezpieczeństwa w zakresie wypadania osób za burtę ze statków rybackich w odniesieniu do stosowania osobistych środków wypornościowych (PFD) oraz możliwego stosowania istniejących technologii takich jak transpondery SART, aby zlokalizować osobę, która wypadła za burtę ze statku rybackiego;
- rozważył informacje przekazane przez 10 reżimów PSC w tym informacje na temat ilości inspekcji przeprowadzonych w latach 2020, 2021 i 2022;
- zachęcił zainteresowane państwa i organizacje międzynarodowe do przesłania dokumentów na 10 sesję Podkomitetu III dotyczących prac w zakresie odpadów z tworzyw sztucznych ze statków;
- rozważył analizę zagrożeń bezpieczeństwa i proponowanych środków zaradczych dotyczących zawiesi łodzi ratunkowych i zgodził się skierować ją do Podkomitetu SSE;
- odnotował informacje na temat przeprowadzonych analiz dotyczące wypadków w przestrzeniach zamkniętych w latach 1996-2023.