



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 1/2022

Najważniejsze postanowienia 8 sesji Podkomitetu IMO ds. Projektowania i Budowy Statków (IMO SDC 8)

Na 8. sesji Podkomitetu ds. Projektowania i Budowy Statków (SDC 8), która odbyła się w formie zdalnej w dniach 17 – 21 stycznia 2022 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Redukcja hałasu podwodnego ze statków handlowych

Podkomitet IMO ds. Projektowania i Budowy Statków (SDC 8) rozpoczął prace nad przeglądem Wytycznych z 2014 r. dot. redukcji podwodnego hałasu pochodzącego z żeglugi handlowej mającego niekorzystny wpływ na życie morskie ([MEPC.1/Circ.833](#)). Wytyczne skupiają się na głównych źródłach hałasu podwodnego, a mianowicie na pędnikach, konstrukcji kadłuba, urządzeniach pokładowych oraz przedstawiają różne zalecenia eksploatacyjne i obsługowe, takie jak czyszczenie kadłuba.

Przegląd rozpoczęto z inicjatywy Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC). Społeczność międzynarodowa zdaje sobie sprawę, że hałas podwodny emitowany przez statki może mieć zarówno krótko-, jak i długoterminowe negatywne skutki dla życia morskiego, a zwłaszcza ssaków morskich. Celem przeglądu jest przedstawienie zaktualizowanych zaleceń opartych na najnowszych osiągnięciach w zakresie konstrukcji i technologii statków oraz usunięcie barier utrudniających ich wprowadzenie w celu znacznego i wymiernego zmniejszenia hałasu emitowanego przez statki pod wodą.

Grupa Robocza powołana na sesji SDC 8 omówiła szereg przedłożonych dokumentów oraz opracowała plan pracy i zakres zadań dla Grupy Korespondencyjnej, które zostały uzgodnione przez Podkomitet.

Zadaniem Grupy Korespondencyjnej jest m.in.: umożliwienie zaangażowania Eskimosów i innych społeczności tubylczych oraz inkorporacja wiedzy rdzennej; identyfikowanie porównywalnych i powszechnych sposobów mierzenia, analizowania i raportowania emisji podwodnego hałasu pochodzącego ze statków (np. istniejące i rozwijające się normy ISO i inne normy międzynarodowe); określenie działań mających na celu dalsze zapobieganie hałasowi podwodnemu ze statków i jego ograniczanie, w tym opcje integracji nowych i zaawansowanych technologii i/lub rozwiązań projektowych statków z uwzględnieniem cech geograficznych; rozważenie wpływu i wzajemnych powiązań proponowanych działań w kontekście osiągnięcia innych celów regulacyjnych, w tym bezpieczeństwa statków, efektywności energetycznej, a także wizji i mandatu IMO do ograniczenia zanieczyszczenia ze statków; zmiana Wytycznych 2014; rozważenie sposobów promowania pracy Organizacji w celu zwiększenia świadomości, absorpcji i wdrażania Wytycznych oraz określenie najbardziej odpowiednich narzędzi do tego typu działań; identyfikacja obszarów wymagających dalszej oceny i badań; rozważenie kolejnych kroków; prowadzenie i aktualizacja wykazu raportów i dokumentów przedłożonych podkomitetowi w celu opracowania nowego Kompendium wiedzy o hałasie podwodnym pochodzącym z żeglugi handlowej.

Plan prac przewiduje, że zalecenia dotyczące kolejnych kroków, które należy podjąć w celu ustanowienia międzynarodowych rozwiązań w zakresie redukcji hałasu podwodnego mogą zostać przedłożone Komitetowi Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 80) w 2023 roku.

Podkomitet zatwierdził zalecenie Grupy Roboczej, aby zaprosić wszystkie odpowiednie organy IMO do odnotowania prac nad hałasem podwodnym pochodzącym z żeglugi, w szczególności tam, gdzie istnieją powiązania, oddziaływania lub wspólne korzyści.

Podkomitet został poinformowany o nowym projekcie złożonym do Funduszu na rzecz Globalnego Środowiska przez Sekretariat Departamentu Partnerstw i Projektów (DPP) w celu pozyskania środków na realizację projektu „Globalne partnerstwo na rzecz łagodzenia wpływu podwodnego hałasu z żeglugi (*GloNoise Partnership*)”, którego ogólnym celem jest ustanowienie globalnego partnerstwa zainteresowanych stron w tym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem krajów rozwijających się.

Nowe przepisy i Kodeks bezpieczeństwa personelu przemysłowego

Uzgodniono nowy Kodeks i wymagania w Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób przewożonych do pracy na obiektach morskich.

Podkomitet sfinalizował projekty tekstów nowego rozdziału XV konwencji SOLAS i związanego z nim nowego Kodeksu bezpieczeństwa personelu przemysłowego, które zawierają obowiązkowe przepisy dotyczące statków przewożących ten personel.

Projekty zostaną teraz przedłożone Komitetowi ds. Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) do zatwierdzenia i przyjęcia, z perspektywą ich wejścia w życie dnia 1 lipca 2024 r.

Ich celem jest zapewnienie obowiązkowych minimalnych norm bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy, a także dla samego personelu, z uwzględnieniem szczególnych zagrożeń związanych z operacjami morskimi w sektorach morskich, takimi jak operacje transferu personelu. Personel przemysłowy może być zaangażowany w budowę, konserwację, likwidację, eksploatację lub obsługę obiektów morskich, takich jak farmy wiatrowe, a także instalacje naftowe i gazowe na morzu, akwakulturę, przemysł wydobywczy na morzach lub podobną działalność.

Projekty rezolucji MSC zostały dołączone do raportu końcowego z sesji (SDC 8/18) - załączniki 1 i 2.

Ujednolicone interpretacje poziomów hałasu na statkach

Podkomitet uzgodnił projekt ujednoliconych interpretacji do rozdziału II-1 konwencji SOLAS, Protokołu w sprawie linii ładunkowych z 1988 r. oraz Kodeksu hałasu na statkach.

Projekt not wyjaśniających do tymczasowych wytycznych dotyczących kryteriów stateczności drugiej generacji w stanie nieuszkodzonym

Podkomitet zatwierdził projekt not wyjaśniających do tymczasowych wytycznych w sprawie kryteriów stateczności drugiej generacji w stanie nieuszkodzonym, które są stosowane na zasadzie próbnej, po ich zatwierdzeniu przez MSC (MSC 102). Noty wyjaśniające dostarczają Administracjom i przemysłowi żegludowemu konkretnych wskazówek, pomocnych w jednolitej interpretacji i stosowaniu Wytycznych Tymczasowych.

Obowiązkowe kryteria i zalecane przepisy dotyczące stateczności w stanie nieuszkodzonym są określone w Kodeksie stateczności w stanie nieuszkodzonym (IS) IMO z 2008 r., który jest obowiązkowy na mocy rozdziału II-1 Konwencji SOLAS i Protokołu w sprawie linii ładunkowych z 1988 roku. Zaawansowana technologia komputerowa i intensywne badania umożliwiły opracowanie kryteriów stateczności „drugiej generacji” w stanie nieuszkodzonym, w celu kompleksowej oceny bezpieczeństwa dynamiki statku na falach.

Tymczasowe wytyczne dotyczą kryteriów podatności, bezpośredniej oceny utraty stateczności i środków eksploatacyjnych oraz zawierają kryteria oparte na wynikach oceny pięciu rodzajów utraty stateczności dynamicznej w warunkach falowania: statek bez napędu, nadmierne przyspieszenie, czysta utrata stateczności, rezonans parametryczny i serfowanie statku po fali/wynurzenie rufy na fali (*surf-riding/broaching*). Odniesienie do „drugiej generacji” wynika z faktu, że opierają się one na pierwszych zasadach i najnowszych technologiach, w przeciwieństwie do dominującego wykorzystania zapisów z wypadków, które stanowią podstawę obowiązkowych kryteriów stateczności w stanie nieuszkodzonym.

Projekt okólnika MSC znajduje się w dodatkach od 1 do 6 do dokumentu sesyjnego SDC 8/18.

Finalizacja projektu zmian w Kodeksie ESP

Podkomitet sfinalizował projekt poprawek do Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych, 2011 (Kodeks ESP, 2011), mających na celu rozwiązanie problemów bezpieczeństwa, zidentyfikowanych podczas dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa morskiego prowadzonego przez państwo bandery statku MV Stella Daisy, poprzez zwiększenie częstotliwości kontroli pustych przestrzeni w oparciu o stan twardych powłok. Projekt zmian przewiduje, aby puste przestrzenie były sprawdzane corocznie, gdy stan powłok jest gorszy niż dobry (zgodnie z Kodeksem ESP).

Projekt rezolucji MSC został dołączony do raportu z sesji w załączniku 5.

Zmiana norm eksploatacyjnych czujników poziomu wody

Podkomitet zgodził się na projekt rewizji norm eksploatacyjnych dla czujników poziomu wody (rezolucja MSC.188(79) /Rev.1). Zmiana rozszerza zastosowanie norm eksploatacyjnych do czujników poziomu wody na statkach towarowych z wieloma ładowniami innymi niż masowce i zbiornikowce, zgodnie z nowym prawidłem SOLAS II-1/25-1, które ma wejść w życie 1 stycznia 2024 r. i będzie wymagać zainstalowania takich czujników.

Zmiana dodaje dwie nowe sekcje do Norm eksploatacyjnych w odniesieniu do stosowania alarmów zęzowych jako czujników poziomu wody na statkach towarowych z wieloma ładowniami w celu zapewnienia zgodności z nowym prawidłem SOLAS II-1/25-1 oraz okresowym testowaniem czujników poziomu wody na statku.

Uzgodniono, że projekt zmienionych norm eksploatacyjnych powinien mieć zastosowanie do czujników poziomu wody zainstalowanych na statkach w dniu 1 stycznia 2024 r. lub później.

Projekt rezolucji MSC został dołączony do raportu z sesji w załączniku 10.

Wytyczne dotyczące alternatywnych projektów i rozwiązań dla SOLAS rozdział II-1

Przepisy SOLAS umożliwiają zatwierdzanie alternatywnych projektów i rozwiązań, pod warunkiem, że spełniają one cel danych wymagań i zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa. IMO opracowuje cele i wymagania funkcjonalne, aby wspierać rozwój takich projektów i technologii.

Podkomitet zasadniczo zgodził się z wstępnym celem, wymaganiami funkcjonalnymi i oczekiwanymi parametrami eksploatacyjnymi dla rozdziału II-1, części D konwencji SOLAS dotyczącego instalacji elektrycznych.

Celem projektu alternatywnych projektów i rozwiązań jest: „Zapewnienie odpowiedniej dostępności usług zasilanych energią elektryczną dla bezpiecznej eksploatacji statku oraz ochrona osób znajdujących się na statku przed zagrożeniami pochodzenia elektrycznego w warunkach normalnych i awaryjnych”.

W 2019 r. MSC zatwierdził Wytyczne dotyczące alternatywnych projektów i rozwiązań dla rozdziałów II-1 i III Konwencji SOLAS (MSC.1/Circ.1212/Rev.1), określające metodologię analizy inżynierskiej wymaganej przez przepisy SOLAS II-1/55 oraz III/38 w sprawie alternatywnego projektu i rozwiązań mających zastosowanie do konkretnego systemu inżynierskiego lub ratunkowego, projektu lub rozwiązań, dla których występuje się o zatwierdzenie projektu alternatywnego, odbiegającego od wymagań obowiązkowych zawartych w rozdziałach II-1 i III konwencji SOLAS.

Zakaz stosowania azbestu w mobilnych morskich jednostkach wiertniczych

Podkomitet ustanowił grupę korespondencyjną w celu opracowania projektu poprawek do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych morskich jednostek wiertniczych (Kodeks MODU) (Kodeks MODU

2009 - rezolucja A.1023(26), z późniejszymi zmianami), Kodeks MODU 1979 (rezolucja nr 414(XI) z późniejszymi zmianami) oraz Kodeks MODU z 1989 r. (rezolucja nr 649(16) z późniejszymi zmianami)) zakazujących stosowania materiałów zawierających azbest, w tym kontroli przechowywania takich materiałów na pokładzie wszystkich MODU.

Doprowadziłoby to do dostosowania Kodeksu MODU do przepisów prawidła II-1/3-5 konwencji SOLAS.

Pełny raport z 8 sesji SDC znajduje się [pod linkiem](#).