



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 6/2021

Najważniejsze postanowienia 104 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego MSC

W dniach od 4 do 8 października 2021 r. odbyła się w formie zdalnej 104 sesja Komitetu MSC, na której podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej. Na 102 i 103 sesji Komitetu odroczył on rozpatrzenie wielu zgłoszonych dokumentach dotyczących: decyzji innych organów IMO (punkt 2 porządku obrad), zwiększenia możliwości wdrożenia nowych środków (punkt 4 porządku obrad), niebezpiecznej migracji drogą morską (punkt 9 porządku obrad), formalnej oceny bezpieczeństwa (punkt 10 porządku obrad), organizacji Komitetu i metod pracy (punkt 14 porządku obrad), oraz spraw różnych (punkt 17 porządku obrad). Z tego względu Przewodnicząca Komitetu, wzorując się na wcześniejszych decyzjach podjętych przez Radę i Komitet MEPC, podjęła bezprecedensową jak na Komitet MSC decyzję o rozpatrzeniu ich drogą korespondencyjną przed sesją. Komitet zatwierdził co do zasady proponowane działania wraz z przesłanymi komentarzami do nich. Niestety pomimo podjętych działań, ograniczenia czasowe ostatniej sesji kolejny raz skutkowały brakiem możliwości rozpatrzenia wszystkich dokumentów. Z tego względu Komitet zgodził się by obie sesje w 2022 roku odbywały się przez 8 dni każda.

Działania podjęte w związku z pandemią COVID-10

Projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie kryzysu wymiany załóg w dobie pandemii COVID-19

Komitet MSC zatwierdził projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie kompleksowych działań dotyczących problemów marynarzy w dobie pandemii COVID-19, który zostanie przedstawiony do przyjęcia na 32 sesji Zgromadzenia (6-15 grudnia 2021 r.) Rezolucja wzywa państwa członkowskie do podjęcia następujących działań:

- uznania marynarzy za pracowników o kluczowym znaczeniu, co ułatwi bezpieczny i niezakłócony ruch graniczny, oraz uznawania ich stosownej dokumentacji;
- rozważenia implementacji zalecanych przez sektor morski protokołów, które mają na celu zapewnić bezpieczną wymianę załóg i podróże w dobie pandemii koronawirusa;
- priorytetyzacji szczepień marynarzy w krajowych programach szczepień przeciwko COVID-19;
- rozważenia zwolnienia marynarzy z dodatkowych wymagań krajowych, na podstawie których wjazd do danego państwa jest możliwy jedynie po okazaniu dowodu szczepienia. W uzasadnieniu podkreśla się, że marynarze powinni być uznani za pracowników o strategicznym znaczeniu, którzy często przekraczają granicę;
- zapewnienia marynarzom natychmiastowego dostępu do opieki medycznej i ułatwienia ewakuacji medycznej osobom potrzebującym natychmiastowej opieki lekarskiej, która nie może być udzielona na pokładzie lub w porcie zawinięcia.

Wytyczne w sprawie COVID-19

Komitet zatwierdził „Wytyczne dotyczące szkolenia i certyfikacji podczas pandemii COVID-19, adresowane do administracji, państw flagi oraz państw portu”. Wytyczne zawierają zalecane praktyki dot. środków nadzwyczajnych przyjętych w wyniku pandemii oraz nakreślają zasadę, zgodnie z którą klauzula siły wyższej ma charakter czasowy a Strony Konwencji STCW jak najszybciej powinny znaleźć sposoby na powrót do wypełniania obowiązków wynikających z tej Konwencji.

Decyzje podjęte przez Komitet MSC dotyczące instrumentów obowiązkowych i powiązanych instrumentów IMO

Przyjęcie poprawek do obowiązkowych instrumentów IMO

Komitet MSC przyjął:

- drobną poprawkę do rozdziału II (Warunki wyznaczania wolnej burty) oraz poprawki do rozdziału III (Wolne burty) załącznika I (Wymagania dotyczące określania linii ładunkowych) Załącznika B do Protokołu 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, dotyczącej drzwi wodoszczelnych na statkach towarowych (Rezolucja MSC.491(104)); oraz
- powiązane poprawki dotyczące drzwi wodoszczelnych na statkach towarowych do rozdziału 2 (Zdolność przetrwania statku i usytuowanie zbiorników ładunkowych) Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC) (Rezolucja MSC.492(104)).

Przewiduje się, że przedmiotowe poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2024 roku.

Modernizacja GMDSS – zatwierdzenie zmian do Konwencji SOLAS i powiązanych instrumentów

Po przeprowadzeniu przez Podkomitet ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR) kompleksowego przeglądu Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS), Komitet MSC zatwierdził zestaw projektów poprawek do: Rozdziałów II-1, III, IV i V oraz Dodatku (Certyfikaty) Konwencji SOLAS z 1974 r., Protokołu do Konwencji SOLAS z 1988 r., Kodeksów HSC 1994 i 2000, SPS 1983 i 2008; oraz MODU 1979, 1989 i 2009 wraz z dodatkowymi poprawkami oraz rewizjami istniejących powiązanych instrumentów.

Celem poprawek jest umożliwienie korzystania z nowoczesnych systemów łączności w GMDSS przy jednoczesnym zniesieniu wymagań dotyczących posiadania przestarzałych systemów.

Przegląd stosownych prawideł z rozdziałów II-1, III, IV i V Konwencji SOLAS oraz przygotowanie powiązanych i wynikających z nich poprawek do innych istniejących instrumentów jest wynikiem dziesięcioletnich kompleksowych prac prowadzonych w IMO, w szczególności przez Podkomitet NCSR.

Bezpieczeństwo żeglugi i bezpieczeństwo życia na morzu zależą od zintegrowanych satelitarnych i naziemnych systemów radiokomunikacyjnych, które wspierają łączność na morzu między statkami, statkiem, a lądem i lądem, a statkiem, w sytuacjach alarmowych, pilnych i w bezpieczeństwie. Są one ogólnie znane jako GMDSS. Obowiązkowe wymagania dla systemów GMDSS są określone w Konwencji SOLAS.

Pozostałe projekty poprawek dotyczyły następujących instrumentów:

- Standardów wydajności systemu dla rozgłaszania i koordynacji morskich informacji bezpieczeństwa z wykorzystaniem krótkofalowej wąskopasmowej telegrafii dalekopisowej, (przegląd i zastąpienie rezolucji A.699(17));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń wysokopasmowej telegrafii dalekopisowej do odbioru ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych oraz informacji pilnych dla statku (NAVTEX) i HF-MSI (przegląd i ujednoczenie rezolucji A.700(17) oraz okólnika MSC.148(77));
- Postanowień dotyczących służb radiowych w GMDSS (przegląd i zastąpienie rezolucji A.801(19));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla transponderów radarowych SART (przegląd i zastąpienie rezolucji A.802(19) i A.530(13));

- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń radiowych VHF do łączności fonicznej i cyfrowego selektywnego wywołania (przegląd rezolucji A.803(19));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych urządzeń radiowych MF i MF/HF do łączności fonicznej, cyfrowego selektywnego wywołania i odbioru informacji MSI (przegląd i ujednoczenie rezolucji A.804(19) i A.806(19));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla naziemnych stacji statkowych INMARSAT-C do nadawania i łączności dalekopisowej (przegląd rezolucji A.807(19));
- Wytycznych dotyczących unikania fałszywych alarmów w niebezpieczeństwie (przegląd i zastąpienie rezolucji A.814(19));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla przenośnych urządzeń radiotelefonicznych VHF przeznaczonych dla jednostek ratowniczych (przegląd rezolucji MSC.149(77));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń radiokomunikacyjnych (Rezolucja MSC.80(70));
- Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych systemów IRCS używanych w GMDSS (przegląd rezolucji A.811(19)).

Zatwierdzono również projekty okólników MSC dotyczące:

- „Uczestnictwa statków niekonwencyjnych w systemie GMDSS oraz zaleceń na temat opracowywania materiałów szkoleniowych dla operatorów GMDSS na statkach niekonwencyjnych”, który zostanie rozpowszechniony jako MSC.1/Circ. 803/Rev.1;
- „Wytycznych dla odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa (MSI) oraz informacji SAR, zgodnie z wymaganiami GMDSS.

Inne przyjęte lub zatwierdzone projekty rezolucji lub okólników MSC

Komitet MSC:

- przyjął rezolucję MSC.493(104) zawierającą „Poprawki do Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych uproszczonych rejestratorów danych z podróży (S-VDR) (rezolucja MSC.163(78), ze zmianami)” oraz rezolucję MSC.494(104) zawierającą „Poprawki do Standardów techniczno-eksploatacyjnych dla rejestratorów VDR (rezolucja MSC.333(90))”;
- zatwierdził, przy jednoczesnej decyzji Komitetu MEPC, projekt okólnika MSC-MEPC.5 zawierającego Umowę Modelową dot. upoważnień organizacji uznanych działających w imieniu Administracji;
- zatwierdził zaktualizowany Tymczasowy podręcznik serwisowy Iridium SafetyCast (MSC.1/Circ.1613/Rev.1);
- zatwierdził okólnik MSC w sprawie Zaleceń dotyczących ważności urządzeń radiokomunikacyjnych VHF zainstalowanych i używanych na statkach (MSC.1/Circ.1460/Rev.3);
- zatwierdził okólniki MSC w sprawie Wytycznych dotyczących konserwacji na lądzie urządzeń EPIRB (MSC.1/Circ.1039/Rev.1) oraz Wytycznych dotyczących corocznych testów awaryjnych urządzeń EPIRB (MSC.1/Circ.1040/Rev.2);

- zatwierdził okólnik MSC w sprawie umyślnego zakłócania systemu GPS Stanów Zjednoczonych i innych systemów GNSS.

Uznanie japońskiego regionalnego systemu nawigacji satelitarnej

Komitet uznał japoński regionalny system nawigacji satelitarnej Quasi-Zenith Satellite System (QZSS) jako element Światowego systemu ostrzeżeń radionawigacyjnych (WWRNS).

IMO odgrywa ważną rolę w akceptowaniu i uznawaniu systemów radionawigacyjnych, które mogą być używane w żegludze międzynarodowej i uznała globalny system pozycjonowania (GPS), globalny system nawigacji satelitarnej (GLONASS), system nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS), globalny system nawigacji satelitarnej Galileo oraz indyjski regionalny system nawigacji satelitarnej (IRNSS). Rozdział V Konwencji SOLAS wymaga, aby wszystkie statki posiadały globalny system nawigacji satelitarnej lub naziemny odbiornik radionawigacyjny lub inne środki umożliwiające automatyczne ustalanie i aktualizowanie pozycji statku, wykorzystywane przez cały czas w trakcie podróży.

Bezpieczeństwo w żegludze promów krajowych – zatwierdzenie Przepisów Modelowych

Komitet sfinalizował oraz zatwierdził zalecane Przepisy Modelowe dot. bezpieczeństwa w żegludze promów krajowych, które zostaną przyjęte na 105 sesji MSC w kwietniu 2022 roku, wraz ze zaktualizowanym planem dalszych prac.

Projekt regulacji zawiera strukturę ram prawnych wymagań, które mogą zostać włączone do prawodawstwa krajowego. Przepisy obejmują wiele obszarów tematycznych, m.in. certyfikację, obsadę, zarządzanie bezpieczeństwem, wyposażenie nawigacyjne i radiokomunikacyjne, oraz środki ratunkowe.

Potrzebę ustanowienia przepisów dot. bezpieczeństwa w żegludze promów krajowych ilustruje film animowany zamieszczony pod niniejszym linkiem:

<https://www.youtube.com/watch?v=pFthobu5gDU>

Piractwo, zbrojne napady na statki oraz inne bezprawne działania na morzu

Komitet zatwierdził projekt zaktualizowanej rezolucji A.1069(28) na temat „Zapobiegania i przeciwdziałania aktom piractwa i zbrojnym napadom na statki oraz bezprawnym działaniom na morzu w rejonie Zatoki Gwinejskiej”. Zostanie on przedłożony do przyjęcia na 32 sesji Zgromadzenia. W preambule rezolucji znajdują się odniesienia do definicji piractwa oraz zbrojnych napadów na statki.

Ogólny obraz piractwa

Komitet odnotował, że w pierwszym półroczu 2021 roku zareportowano 83 incydenty piractwa i zbrojnych napadów na statki, co na poziomie światowym stanowi spadek o ok. 23% w porównaniu do tego samego okresu roku ubiegłego. Obszary najbardziej dotknięte aktami piractwa i zbrojnych napadów na statki w tym okresie obejmują Afrykę Zachodnią (27), Cieśninę Malakka i Singapur (23), oraz Morze Południowochińskie (12). Liczba incydentów w Zatoce Gwinejskiej (Afryka Zachodnia) zmniejszyła się w pierwszej połowie 2021 roku o 5 w porównaniu do analogicznego okresu 2020 roku, co stanowi 16%.

Komitet odnotował proces wdrażania Kodeksu Postępowania z Dżibuti w zachodniej części Oceanu Indyjskiego oraz Cieśninie Ardeńskiej. W tym rejonie, przy poparciu Sekretariatu IMO, ustanowiono ramowe struktury zarządzania, które mają na celu ułatwić znajdowanie rozwiązań dla istniejących

braków w Świadomości Obszarów Morskich (MDA - Maritime Domain Awareness) oraz opracowanie mechanizmów reagowania.

Komitet zwrócił się do państw członkowskich o dalsze raportowanie incydentów piractwa i zbrojnych napadów na statki do Sekretariatu IMO, na adres marsec@imo.org, przy wykorzystaniu formularza z dodatku 5 okólnika MSC.1/Circ.1333/Rev.1, jak również zachęcił do rozważenia dokonania finansowej kontrybucji na Fundusz Powierniczy Ochrony Żeglugi IMO WCA TF.

Niebezpieczna migracja drogą morską

Komitet rozważył propozycję przyjęcia rezolucji MSC, w której przypomina się o znaczeniu skutecznego i pilnego zaangażowania się państw w przypadki ratowania migrantów na morzu przez statki floty handlowej.

Pomimo odnotowania ogólnej akceptacji projektu rezolucji, Komitet odroczył szczegółową dyskusję na ten delikatny temat do MSC 105 oraz zaprosił państwa członkowskie do wnoszenia komentarzy w tej sprawie na kolejną sesję.

Standardy konstrukcyjne oparte na celu (GBS)

Po rozważeniu sprawozdania ze wspólnego audytu weryfikacyjnego GBS dotyczącego usunięcia niezgodności w przepisach budowy statków IACS oraz DNV-GL (obecnie DNV), Komitet MSC przychylił się do zaleceń auditorów i potwierdził usunięcie niezgodności w przepisach IACS CSR, które zidentyfikowano podczas pierwszego audytu weryfikacyjnego w nadzorze w 2018 r. oraz podczas ponownego audytu weryfikacyjnego DNV-GL w 2019 roku. Tym samym, Komitet potwierdził zgodność przepisów IACS CSR oraz DNV ze standardami IMO opartymi na celu dla masowców i zbiornikowców.

Komitet postanowił, że pozostałe dokumenty z tego punktu porządku obrad zostaną rozważone w trybie korespondencyjnym przed kolejną sesją, a ewentualne działania podjęte zostaną na MSC 105.

Międzynarodowe Standardy Konstrukcji Statków Oparte na Celu dla Masowców i Zbiornikowców opisują cele i ustanawiają wymagania funkcjonalne, które muszą spełnić przepisy projektowania i konstrukcji masowców i zbiornikowców organizacji uznanych przez Administrację, lub przepisy krajowe danej Administracji, zgodnie z prawidłem II-1/2.27 i II-1/3-10 Konwencji SOLAS. Dodatkowo, Standardy stanowią, że przedmiotowe przepisy podlegają weryfikacji na zgodność z celami oraz wymaganiami funkcjonalnymi.

W ramach wspomnianej weryfikacji, regularnie audytowane są przepisy konstrukcji statków organizacji uznanych przez administrację, które wcześniej pomyślnie uznano za zgodne ze Standardami. Organizacje uznane lub administracja, które po raz pierwszy ubiegają się o weryfikację własnych przepisów konstrukcyjnych na zgodność ze standardami GBS, przechodzą wstępny audyt GBS zgodnie z rezolucją MSC.454(100) („Znowelizowane wytyczne dla weryfikacji na zgodność ze standardami konstrukcyjnymi opartymi na celu (GBS) dla masowców i zbiornikowców”).

Kolejne audyty GBS odbędą się na początku 2022 roku, wraz z rozpoczęciem pierwszego roku w trzyletnim cyklu audytów w nadzorze.

Nowe punkty porządków obrad

Z uwagi na ograniczenia czasowe Komitetowi udało się rozważyć tylko dwa poniżej opisane nowe punkty porządku obrad. Pozostałe zostaną rozważone na MSC 105. Z uwagi na ich dużą ilość Komitet

zgodził się nie przyjmować na kolejną sesję nowych propozycji za wyjątkiem wymagających podjęcia natychmiastowych działań na skutek pandemii lub innych pilnych kwestii.

Przeglądy zdalne

Komitet zatwierdził nowy punkt pracy na temat „Opracowania zaleceń dotyczących oceny i stosowania przeglądów zdalnych, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS”, w dwuletnim porządku obrad Podkomitetu III na lata 2022-2023 oraz wstępnym porządku obrad na III8, z docelowym terminem ukończenia prac w 2024 roku.

Przyszłe prace nad statkami autonomicznymi – opracowanie instrumentu opartego na celu

Komitet zgodził się opracować instrument oparty na celu dla morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS). Jest to decyzja podjęta w następstwie zakończenia analizy zakresu zmian w przepisach (RSE) w maju 2021 r. Polegała ona na przeanalizowaniu konkretnych traktatów dotyczących bezpieczeństwa statków, w celu dokonania oceny, w jaki sposób jednostki MASS mogą być przedmiotem regulacji na szczeblu międzynarodowym.

Komitet MSC dodał nowy punkt pracy dotyczący „Opracowania instrumentu opartego na oleju dla morskich autonomicznych statków nawodnych (MASS)”, w swoim dwuletnim programie na lata 2022-2023 oraz wstępnym programie MSC 105, z docelowym terminem ukończenia prac w 2025 roku. Komitet zgodził się również na ponowne ustanowienie Grupa Roboczej ds. MASS na MSC 105.

Uzgodniwszy, że pierwszym krokiem w pracach nad nowym punktem będzie ukończenie planu prac, Komitet zwrócił się do Przewodniczącej o przygotowanie wraz z Sekretariatem projektu planu prac obejmującego zakres, etapy i harmonogramy, a także koordynację prac z innymi organami IMO oraz przedłożenie go na MSC 105 w celu jego szczegółowego rozważenia.