



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 7/2022

Najważniejsze postanowienia 105 sesji Komitetu ds. Bezpieczeństwa Morskiego IMO MSC

Na 105. sesji Komitetu ds. Bezpieczeństwa Morskiego (MSC), która odbyła się w formie hybrydowej w dniach 20-29 kwietnia 2022 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Bezpieczeństwo i ochrona na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim

Rada IMO na nadzwyczajnej sesji w marcu zwróciła się do Komitetów IMO o rozważenie sposobów zwiększenia wysiłków państw członkowskich i organizacji pozarządowych w zakresie wspierania poszkodowanych marynarzy i statków handlowych, oraz o rozważenie wpływu obecnej sytuacji na wdrażanie instrumentów organizacji i o podjęcie odpowiednich działań.

W odpowiedzi na ten wniosek, Komitet MSC wezwał Sekretarza Generalnego i Sekretariat do kontynuowania wysiłków na rzecz utworzenia bezpiecznych korytarzy morskich oraz bezpiecznej ewakuacji marynarzy z obszaru dotkniętego konfliktem i przyjął rezolucję MSC.495(105) - *Działania mające na celu ułatwienie pilnej ewakuacji marynarzy z obszaru strefy wojennej na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim oraz wokół nich w wyniku agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę*.

Ponadto MSC 105 zwrócił się do Rady o rozpatrzenie i analizę raportów dotyczących ingerencji zbrojnej państw w żeglugę, opracowanie wytycznych dotyczących zapobiegania takim ingerencjom oraz rozważanie konieczności włączenia wszelkich kwestii proceduralnych do audytów przeprowadzanych zgodnie z *Planem działania i procedurami programu audytowania państw członkowskich IMO* (rezolucja A.1067(28)).

Przyjęcie poprawek

Modernizacja GMDSS

Po kompleksowym przeglądzie, MSC przyjął zestaw poprawek kończących prace nad modernizacją Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS), które umożliwiają przyszłe wykorzystanie nowoczesnych systemów łączności, przy jednoczesnym usunięciu przestarzałych wymagań.

Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 r. Obejmują one zmiany do rozdziałów II-1, III, IV i V Konwencji SOLAS oraz do dodatku (Świadectwa); do Protokołu SOLAS z 1988 r.; do kodeksów HSC z 1994 r. i 2000 r.; do kodeksów SPS z 1983 r. i 2008 r.; oraz do kodeksów MODU z 1979 r., 1989 r. i 2009 r.

MSC przyjął również znaczną liczbę poprawek lub rewizji do istniejących powiązanych rezolucji i wytycznych, w tym standardów wydajności dla odpowiedniego sprzętu.

Poprawki oraz związane z nimi rezolucje i wytyczne zostały zatwierdzone na posiedzeniu MSC 104.

Poprawki do kodeksów IMDG oraz IMSBC

MSC przyjął:

- Aktualizacje do Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (IMDG), zgodnie z aktualizacją Zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych, które określają zalecenia dla wszystkich rodzajów transportu. Przewidywana data wejścia w życie poprawek to 1 stycznia 2024 r.; Umawiające się Rządy Konwencji SOLAS mogą dobrowolnie stosować przedmiotowe poprawki od 1 stycznia 2023 r.
- Aktualizacje do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (IMSBC), które obejmują nowe definicje (w tym zaktualizowaną definicję ładunków grupy A), oraz odniesienia i wymagania dotyczące ładunków, które mogą podlegać dynamicznej separacji.

Sekcja 7 została zmieniona w celu uwzględnienia ładunków, które mogą ulec skropleniu lub rozdzieleniu dynamicznemu. Celem tej części Kodeksu jest zwrócenie uwagi na zagrożenia związane ze skraplaniem lub dynamiczną separacją oraz na środki ostrożności mające na celu zminimalizowanie tego ryzyka. Światowa grupa robocza ds. boksytu zidentyfikowała nowe zjawisko dotyczące niektórych ładunków boksytów, znane jako dynamiczna separacja, które może powodować niestabilność ładunku i statku. Pozostałe zmiany do Kodeksu IMSBC dotyczą nowych kart indywidualnych oraz aktualizacji kart już istniejących. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie z dniem 1 grudnia 2023 r. Rządy Umawiających się Stron Konwencji SOLAS mogą dobrowolnie stosować przedmiotowe poprawki od 1 stycznia 2023 r.

Pozostałe punkty agendy

Przepisy modelowe dla promów w żegludze krajowej

Komitet przyjął zatwierdzone na ostatniej sesji zalecane przepisy modelowe dla promów w żegludze krajowej, które zawierają przepisy ramowe dotyczące bezpieczeństwa takich jednostek do włączenia do prawa krajowego. Obejmują one szereg zagadnień, w tym: certyfikację, obsadę załogową, zarządzanie bezpieczeństwem, wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne oraz środki ratunkowe. Przedmiotowe przepisy mogą być dostosowywane przez poszczególne kraje do rodzimych warunków i wymagań w zależności od potrzeb.

Morskie autonomiczne jednostki nawodne (MASS)

Komitet MSC rozpoczął prace nad opracowaniem instrumentu opartego na celu regulującego operacje jednostek MASS.

Zatwierdził „mapę drogową” zawierającą plan pracy opracowywania instrumentów IMO dla jednostek MASS. W ramach pierwszego etapu prac „mapa drogową” przewiduje opracowanie instrumentu opartego na celu w formie nieobowiązkowego Kodeksu, z zamiarem przyjęcia go w drugiej połowie 2024 roku. Na podstawie doświadczenia zebranego ze stosowania nieobowiązkowego Kodeksu MASS zostanie opracowany obowiązkowy Kodeks MASS. Przewiduje się, że wejdzie on w życie 1 stycznia 2028 r.

Ponadto ponownie została ustanowiona Grupa Korespondencyjna, która ma za zadanie:

- rozważyć kluczowe zasady i wspólne zrozumienie celu i zamiaru nowego instrumentu;
- rozpocząć opracowywanie nieobowiązkowego Kodeksu MASS opartego na celu;
- rozważyć wspólne możliwe luki lub tematy zidentyfikowane podczas analizy zakresu zmian w przepisach (RSE) (MSC.1/Circ.1638, część 5), koncentrując się na tematach o wysokim priorytecie;
- jeśli czas pozwoli, opracować stanowiska Grupy Korespondencyjnej (MSC MASS) do szeregu zagadnień w celu przedłożenia ich na przyszłe spotkanie Wspólnej Grupy Roboczej MSC/LEG/FAL. Są to m.in. kwestie dotyczące ewentualnej zmiany definicji MASS i poziomów autonomiczności (w tym ich odpowiedniej definicji); znaczenia pojęcia kapitana, załogi, osoby odpowiedzialnej, stacji/centrum zdalnej kontroli i ustalenia statusu zdalnego operatora jako marynarza. Grupa Korespondencyjna miałaby również poinstruować Wspólną Grupę Roboczą w zakresie podejścia do uregulowania tych kwestii;
- ograniczyć opracowanie nieobowiązkowego Kodeksu MASS do statków towarowych, mając na uwadze rozważanie wykonalności zastosowania jego wymagań do statków pasażerskich na późniejszym etapie; oraz
- przedłożyć pisemne sprawozdanie na MSC 107 (wiosna 2023 r.), jak również ustne sprawozdanie o stanie prac na MSC 106.

Komitet zgodził się z Komitetem Prawnym na ustanowienie Wspólnej Grupy Roboczej MSC/LEG/FAL, której zadaniem będzie przekrojowe odniesie się do wspólnych zagadnień zidentyfikowanych w trakcie analiz RSE przeprowadzonych przez każdy z trzech Komitetów. Komitet FAL rozważy ustanowienie takiej Wspólnej Grupy Roboczej w maju br. Oczekuje się, że Komitet FAL zgodzi się na zorganizowanie pierwszego spotkania Grupy w dniach 6-8 września 2022 roku, z zastrzeżeniem zatwierdzenia jej przez Radę na 127 sesji w lipcu 2022 roku.

Przedstawiona powyżej praca jest następstwem ukończenia analizy RSE dla operacji jednostek MASS.

Rozpowszechnianie informacji związanej z MSI i SAR za pomocą wielu uznanych mobilnych dostawców usług satelitarnych GMDSS

Komitet MSC rozważył sprawozdanie z Grupy Korespondencyjnej ds. rozpowszechniania morskich informacji bezpieczeństwa (MSI) i informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem (SAR) ustanowionej na MSC 103. Grupa miała na celu m.in. rozważenie wprowadzenia obowiązku korzystania ze wszystkich uznanych, mobilnych usług satelitarnych, które są dostępne w danym obszarze w celu rozpowszechniania informacji przez dostawców informacji MSI i SAR, jak również możliwości rozwiązania konsekwencji finansowych dla dostawców informacji MSI i SAR w zakresie rozpowszechniania informacji przez wielu mobilnych usługodawców satelitarnych GMDSS.

Komitet MSC zgodził się, że rozpowszechnianie informacji związanych z MSI i SAR jest integralną usługą GMDSS, kluczową dla ochrony bezpieczeństwa życia na morzu, dlatego w momencie uznania mobilnej usługi satelitarnej przez IMO musi być ona używana przez wszystkich dostawców informacji na danym obszarze pokrycia.

Komitet MSC zachęcił dostawców usług informacji MSI i SAR do podjęcia niezbędnych działań, zmierzających do przyspieszenia korzystania ze wszystkich mobilnych usług satelitarnych uznanych przez IMO, które są dostępne w ich obszarze działalności w celu rozpowszechniania informacji do statków uprawiających żeglugę w tych obszarach.

Podkomitet ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR) został poinstruowany, aby kontynuować rozważanie rozwiązań technicznych w celu rozpowszechniania i odbioru informacji związanych z MSI i SAR poprzez wiele usług, w tym kwestii interoperacyjności i transmisji monitoringu. Celem jest rozwiązanie kwestii obciążeń operacyjnych i finansowych, które pojawiają się przy rozpowszechnianiu informacji na statki. Ponadto Podkomitet NCSR został poinstruowany między innymi do dalszego rozważania możliwości rozwiązania kwestii konsekwencji finansowych dla dostawców informacji związanych z ich rozpowszechnianiem przez wiele uznanych, mobilnych usług satelitarnych; zidentyfikowania korzyści i wad oraz przekazania zaleceń Komitetowi.

Zwiększenie bezpieczeństwa statków w związku ze stosowaniem paliwa olejowego

W wyniku prac Grupy Korespondencyjnej i Grupy Roboczej Komitet rozważył dalsze środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa statków, związane z wykorzystaniem paliwa olejowego.

MSC zatwierdził projekt poprawek do rozdziału II-2 Konwencji SOLAS w odniesieniu do temperatury zapłonu, do rozpowszechnienia w celu przyjęcia na MSC 106.

Projekt poprawek zawiera dodanie nowej definicji i nowych paragrafów do Prawidła 4 (Prawdopodobieństwo zapłonu), które obejmują wymaganie, aby statki przewożące paliwa olejowe przed operacją bunkrowania otrzymały podpisaną i poświadczoną przez przedstawiciela dostawcy oleju napędowego deklarację, że dostarczone paliwo olejowe jest zgodne z prawidłem II-2/4.2.1 Konwencji SOLAS oraz, aby kwit bunkrowy uwzględniał metodę badania wykorzystaną dla ustalenia

temperatury zapłonu. Kwit bunkrowy dla paliwa dostarczonego na statek powinien zawierać informację na temat temperatury zapłonu określonej zgodnie ze standardem akceptowalnym dla IMO lub oświadczenie, że temperatura zapłonu wynosi 70°C lub jest wyższa.

Komitet uzgodnił zrewidowany plan działań i ponownie ustanowił Grupę Korespondencyjną w celu:

- opracowania wytycznych dla procedur pobierania próbek, z uwzględnieniem rezolucji MEPC.182(59);
- zebrania informacji na temat dalszych możliwych środków dla zwiększenia bezpieczeństwa statków związanych z wykorzystaniem paliwa olejowego;
- rozważenia możliwych środków związanych z parametrami paliwa olejowego innymi niż temperatura zapłonu.

Przewóz personelu przemysłowego

Komitet MSC zatwierdził projekt nowego rozdziału XV Konwencji SOLAS wraz z powiązanim nowym Kodeksem dla personelu przemysłowego, opracowane na 8 sesji Podkomitetu ds. Projektowania i Konstrukcji Statków (SDC).

Celem projektu jest zapewnienie minimalnych standardów bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy, jak również dla samego personelu oraz odniesienie się do szczegółowych zagrożeń związanych z operacjami morskimi w ramach sektora offshore, takimi jak operacje przewożenia personelu. Taki personel może być zaangażowany w konstrukcję, konserwację, likwidację, eksploatację lub serwisowanie obiektów offshore, w tym farm wiatrowych, jak również instalacji gazowych i olejowych offshore, akwakultury, górnictwa morskiego lub podobnych działalności.

Projekt poprawek i Kodeks zostaną rozpowszechnione w celu dalszego ich przyjęcia na MSC 106.

Nowe punkty obrad

Komitet MSC rozważył znaczną liczbę propozycji nowych punktów obrad przesłanych na sesję, w szczególności propozycji przesuniętych ze 104 sesji MSC z uwagi na ograniczenia czasowe.

Szczegółowy przegląd Konwencji STCW, 1978 i Kodeksu

Komitet MSC poinstruował Podkomitet ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych (HTW), aby rozpoczął szczegółowy przegląd Konwencji i Kodeksu STCW z terminem zakończenia prac w 2026 roku.

Podkomitet HTW został poinstruowany, aby sporządził w pierwszej kolejności wstępną ocenę zakresu prac, które należy przeprowadzić, zidentyfikował konkretne obszary, które należy znowelizować oraz przygotował „mapę drogową” w celu jej zatwierdzenia przez Komitet przed rozpoczęciem przygotowań do sporządzenia samego projektu poprawek.

Celem przeglądu jest uwzględnienie w Konwencji i Kodeksie nowych osiągnięć technicznych w żegludze, ochronie środowiska oraz zmian klimatycznych. Niniejszy punkt obrad będzie również okazją do zapewnienia skutecznego wdrożenia tego instrumentu we wszystkich okolicznościach, tym samym gwarantując, że nadal będzie on dostarczał zestaw uznanych globalnie standardów dla szkolenia i certyfikacji marynarzy.

Problem napaści na tle seksualnym i molestowania seksualnego w sektorze morskim

Komitet rozważył sposoby rozwiązania problemu mobbingu i nękania w sektorze morskim, w tym napaści na tle seksualnym i molestowania seksualnego, jak również opracowanie stosownych

przepisów ustanawiających właściwe normy zachowania w morskim miejscu pracy oraz podstawowe elementy bezpieczeństwa psychologicznego.

Uznając, że dla rozwiązania tych problemów konieczne jest skoordynowane działanie różnych agencji ONZ, MSC zgodził się powierzyć pracę nad tymi zagadnieniami Wspólnej Trójstronnej Grupy Roboczej ILO/IMO (JTWG) ds. marynarzy i czynnika ludzkiego. JTWG została poinstruowana w szczególności, aby „rozważyć kwestię nękania i molestowania w sektorze morskim, w tym napaści na tle seksualnym i molestowania seksualnego, uwzględniając informacje przedstawione przez zainteresowane strony, w celu przedstawienia zaleceń dotyczących przyszłych działań, w tym opracowania przepisów, mechanizmów i polityk w zakresie zgłaszania i rozwiązywania tych kwestii”. Wypracowane instrukcje dla JTWG zostaną poddane zatwierdzeniu przez Radę IMO.

Ponadto MSC polecił Podkomitetowi HTW, w kontekście kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW, opracowanie i sfinalizowanie, jako sprawy priorytetowej, przepisów szkoleniowych STCW dotyczących nękania i molestowania w sektorze morskim, w tym napaści na tle seksualnym i molestowania seksualnego. Te projekty przepisów zostaną rozpatrzone przed zakończeniem kompleksowego przeglądu.

Komitet zachęcił państwa członkowskie do wdrożenia mechanizmów powiadamiania i kontroli przypadków mobbingu i molestowania oraz przyjęcia odpowiednich polityk i przepisów prawnych w celu ochrony marynarzy. Ponadto zachęcono towarzystwa żeglugowe do wdrożenia wewnętrznego monitoringu, raportowania i polityki prewencyjnej, a także procedur mających na celu eliminację wszelkich form mobbingu i molestowania na statkach oraz do podejmowania działań korygujących wobec osób angażujących się w niedopuszczalne zachowania i praktyki o takim charakterze.

Bezpieczeństwo statków wykorzystujących paliwa alternatywne

Komitet MSC potwierdził swoje zaangażowanie w zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi w związku z badaniami nad nowymi rozwiązaniami technicznymi i nowymi paliwami, prowadzonymi w kontekście dążenia do osiągnięcia celów redukcji emisji gazów cieplarnianych określonych przez IMO.

MSC skierował do Podkomitetu ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC) propozycje IACS dotyczące opracowania wymagań bezpieczeństwa wspierających realizację celu dekarbonizacji w odniesieniu do nowych paliw. Podkomitetowi CCC polecono, aby podczas aktualizacji swojego planu prac nad Kodeksem IGF i przepisami bezpieczeństwa dla paliw alternatywnych, rozważył kwestie związane z opracowaniem wymagań bezpieczeństwa wspierających realizację celu dekarbonizacji oraz doradził Komitetowi najlepszy sposób postępowania.

Podkomitetowi CCC polecono również rozpoczęcie opracowywania wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków stosujących amoniak jako paliwo, z docelowym terminem ukończenia prac w 2023 r., oraz rewizję tymczasowych zaleceń dotyczących przewozu skroplonego wodoru luzem, z docelowym terminem ukończenia zadania w 2024 r.

Stosowanie paliw alternatywnych odgrywa ważną rolę w zapewnieniu, że Organizacja z powodzeniem wdroży pierwotną strategię dotyczącą gazów cieplarnianych. Rewizja strategii GHG jest obecnie rozpatrywana przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC).

Pożary spowodowane bateriami litowymi

W odpowiedzi na rosnącą liczbę incydentów z pożarami spowodowanymi przewozem pojazdów napędzanych energią alternatywną, w tym samochodów z akumulatorami litowo-jonowymi, MSC rozważył propozycję oceny adekwatności rozwiązań w zakresie ochrony przeciwpożarowej,

wykrywania i gaszenia pożarów w pomieszczeniach dla pojazdów, kategorii specjalnej i ro-ro, w celu zmniejszenia ryzyka pożarowego na statkach przewożących pojazdy napędzane energią alternatywną.

Komitet uzgodnił włączenie do porządku obrad na kolejne dwa lata punktu prac związanego z oceną adekwatności rozwiązań w zakresie ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów w pomieszczeniach składowania pojazdów, pomieszczeniach kategorii specjalnej i ro-ro w celu zmniejszenia ryzyka pożarowego na statkach przewożących pojazdy napędzane nowymi rodzajami energii, wyznaczając cztery sesje na zakończenie tego zadania. MSC zwrócił się do Podkomitetu ds. Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE) o ocenę możliwości zastosowania nowych środków, które mają być opracowane dla istniejących statków oraz o zajęcie się kwestią ładowania pojazdów elektrycznych na statkach.

Pozostałe punkty obrad

Pozostałe nowe punkty obrad zatwierdzone na tej sesji:

- Opracowanie poprawek do rozdziału 6 Kodeksu MODU, 2009 dotyczących urządzeń elektrycznych, które mogą wykonywać pracę po ich wyłączeniu;
- Opracowanie poprawek do rozdziału 15 Kodeksu FSS dotyczących przestrzeni zamkniętych zawierających odbiorniki azotu lub zbiornik buforowy systemów wytwarzania azotu;
- Przegląd i aktualizacja prawidła II-2/9 Konwencji SOLAS dotyczącego powstrzymywania pożaru w celu uwzględnienia istniejących zaleceń i wyjaśnienia wymagań;
- Opracowanie wytycznych dotyczących korzystania z elektronicznych publikacji nautycznych (ENP);
- Poprawki do znowelizowanych standardów techniczno-eksploatacyjnych ECDIS (rezolucja MSC.232(82)) w celu ułatwienia elektronicznej wymiany planów podróży statków;
- Przegląd rozdziałów II-1 (część C) i V Konwencji SOLAS wraz z powiązаныmi dokumentami w zakresie tradycyjnych i nowatorskich systemów napędowych i systemów sterowania;
- Opracowanie wytycznych dla bezpieczeństwa statków używających amoniaku jako paliwa;
- Przegląd tymczasowych zaleceń dla przewozu upłynnionego wodoru luzem;
- Analiza zmian oraz poprawienie skuteczności wymagań dotyczących zmęczenia oraz godzin odpoczynku marynarzy;
- Przegląd Wytycznych dla stosowania plastikowych rur na statkach (rezolucja A.753(18)).

Przełożenie punktów obrad

Z uwagi na ograniczenia czasowe Komitet MSC przełożył rozważenie kilku punktów obrad. Dotyczą one niebezpiecznej mieszanej migracji drogą morską; piractwa i napadów zbrojnych na statki oraz spraw związanych z COVID-19.

WSTĘPNE ZESTAWIENIE REZOLUCJI I OKÓLNIKÓW PRZYJĘTYCH/ZATWIERDZONYCH PRZEZ MSC 105:

Rezolucje

Rezolucja MSC.495(105) – *Działania mające na celu ułatwienie pilnej ewakuacji marynarzy z obszaru strefy wojennej na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim oraz wokół nich w wyniku agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę.*

Rezolucja MSC.496(105) – *Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS, 1974)*

- Rezolucja MSC.497(105)** – *Poprawki do Protokołu z 1988 roku dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku*
- Rezolucja MSC.498(105)** – *Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, 1994 (Kodeks HSC, 1994)*
- Rezolucja MSC.499(105)** – *Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich (Kodeks HCS, 2000)*
- Rezolucja MSC.500(105)** – *Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu statków masowych (Kodeks IMSBC)*
- Rezolucja MSC.501(105)** - *Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG)*
- Rezolucja MSC.502(105)** - *Poprawki do Kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 1983 (Kodeks SPS, 1983)*
- Rezolucja MSC.503(105)** - *Poprawki do Kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 2008 (Kodeks SPS, 2008)*
- Rezolucja MSC.504(105)** – *Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1979 (Kodeks MODU, 1979)*
- Rezolucja MSC.505(105)** – *Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1989 (Kodeks MODU, 1989)*
- Rezolucja MSC.506(105)** – *Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 2009 (Kodeks MODU, 2009)*
- Rezolucja MSC.507(105)** – *Standard wydajności systemu dla rozgłaszania i koordynacji morskich informacji bezpieczeństwa z wykorzystaniem krótkofalowej wąskopasmowej telegrafii dalekopisowej*
- Rezolucja MSC.508(105)** – *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla odbioru morskich informacji bezpieczeństwa oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem przez MF (NAVTEX) i HF*
- Rezolucja MSC.509(105)** – *Postanowienia dotyczące usług radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)*
- Rezolucja MSC.510(105)** – *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla transponderów radarowych SART*
- Rezolucja MSC.511(105)** – *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych instalacji radiowych VHF zapewniających łączność głosową i cyfrowe wywołanie selektywne*
- Rezolucja MSC.512(105)** – *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych instalacji radiowych MF i MF/HF zapewniających łączność głosową, cyfrowe wywołanie selektywne i odbiór informacji MSI oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem*
- Rezolucja MSC.513(105)** – *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych stacji naziemnych INMARSAT-C umożliwiających nadawanie i odbiór łączności z bezpośrednim wydrukiem*
- Rezolucja MSC.514(105)** - *Wytyczne dotyczące unikania fałszywych alarmów w niebezpieczeństwie*
- Rezolucja MSC.515(105)** - *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla przenośnych dwukierunkowych radiotelefonów VHF przeznaczonych dla jednostek ratunkowych*
- Rezolucja MSC.516(105)** – *Poprawki do standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń radiokomunikacyjnych (rezolucja MSC.80(70))*
- Rezolucja MSC.517(105)** – *Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowego zintegrowanego systemu łączności (ICS) używanego w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)*
- Rezolucja MSC.518(105)** – *Przepisy modelowe dla bezpieczeństwa promów krajowych*

Rezolucja MSC.188(79)/Rev.1 – Znowelizowane standardy techniczno-eksploatacyjne dla czujników poziomu wody na statkach podlegających prawidłom II-1/25, II-1/25-1 i XII/12 Konwencji SOLAS

Okólniki

MSC.1/Circ.803/Rev.1 *Udział statków nieobjętych przepisami Konwencji SOLAS w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz zalecenia dotyczące opracowania materiałów szkoleniowych dla operatorów GMDSS na statkach nieobjętych przepisami Konwencji SOLAS*

MSC.1/Circ.1645 *Zalecenia dotyczące odbioru informacji MSI oraz informacji związanych z SAR, wymaganych w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)*

MSC.1/Circ.1600/Rev.1 *Wytyczne związane z przeprowadzaniem ulepszonych prób na korozyjność ładunków niebezpiecznych w masie (MHB)*

MSC.1/Circ.1395/Rev.5 *Lista stałych ładunków masowych, w przypadku których można odstąpić od stałej gazowej instalacji gaśniczej, lub dla których stała gazowa instalacja gaśnicza jest nieskuteczna*

MSC.1/Circ.1588/Rev.2 *Poprawki do Znowelizowanych procedur reagowania w wypadku awarii dla statków przewożących towary niebezpieczne (MSC.1/Circ.1588/Rev.1) (Poradnik EmS)*

MSC.1/Circ.1361/Rev.1 *Zmienione zalecenia w/s bezpiecznego stosowania pestycydów do fumigacji ładunkowych jednostek transportowych na statkach*

MSC.1/Circ.1646 FAL.2/Circ.[...] MEPC.1/Circ.[...] LEG.2/Circ.[...] *Lista świadectw i dokumentów, które muszą znajdować się na pokładzie statków, 2022 r. (z zastrzeżeniem równoczesnej decyzji Komitetu MEPC i FAL)*

MSC.1/Circ.1647 *Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wyposażonych w instalacje zasilane ogniwami paliwowymi*

MSC.1/Circ.1648 *Poprawki do Wytycznych dotyczących akceptacji alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych na statkach przewożących gazy skroplone luzem oraz na statkach wykorzystujących gazy lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (MSC.1/Circ.1622)*

MSC.1/Circ.1599/Rev.2 *Znowelizowane wytyczne dotyczące stosowania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych*

MSC.1/Circ.1649 *Wytyczne dotyczące wdrażania programów inspekcji towarowych jednostek transportowych*

MSC.1/Circ.1650 *Otwarta lista dobrowolnych wskazówek dotyczących skażenia szkodnikami*

MSC.1/Circ.1651 *Poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1625 w/s Ujednoliconych interpretacji do Kodeksu IGC (zmienionego rez. MSC.370(93))*

MSC.1/Circ.1652 *Noty wyjaśniające do Tymczasowych wytycznych drugiej generacji w/s kryteriów stateczności w stanie nieuszkodzonym*

MSC.1/Circ.1653 *Ujednolicona interpretacja dotycząca ładunków pokładowych drewna w kontekście wymagań dotyczących stateczności w stanie uszkodzonym*

MSC.1/Circ.1654 *Ujednolicona interpretacja dotycząca dopuszczalnego poziomu hałasu w warsztatach na pokładzie statków*

MSC.1/Circ.1535/Rev.2 *Ujednolicone interpretacje dotyczące Protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966*

MSC.1/Circ.1362/Rev.1 *Ujednolicona interpretacja rozdziału II-1 SOLAS*

MSC.1/Circ.1164/Rev.25 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.37 Lista osób kompetentnych prowadzona przez Sekretarza Generalnego zgodnie z częścią A-1/7 Kodeksu STCW

Raport końcowy ze 105 posiedzenia Komitetu MSC znajduje się [pod linkiem](#).

Załącznik 1 do raportu końcowego ze 105 posiedzenia Komitetu MSC znajduje się [pod linkiem](#).

Załącznik 2 do raportu końcowego ze 105 posiedzenia Komitetu MSC znajduje się [pod linkiem](#).