



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 9/2023

Najważniejsze postanowienia 107 sesji Komitetu IMO ds. bezpieczeństwa morskigo (MSC 107)

Na 107. sesji Komitetu ds. Bezpieczeństwa Morskiego (MSC), która odbyła się w formie hybrydowej w dniach 31 maja – 9 czerwca 2023 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Przyjęcie poprawek do instrumentów IMO

Komitet przyjął następujące poprawki do instrumentów IMO:

Poprawki do Konwencji SOLAS

Bezpieczeństwo okrętowych urządzeń dźwignicowych i wciągarek do obsługi kotwic

Komitet MSC przyjął nowe prawidło II-1/3-13 SOLAS, które obejmuje wymagania dotyczące stosowania, projektowania i budowy, eksploatacji, inspekcji, prób i konserwacji okrętowych urządzeń dźwignicowych i wciągarek do obsługi kotwic. Zatwierdzono dwa powiązane zestawy projektów wytycznych dotyczących okrętowych urządzeń dźwignicowych i wciągarek do obsługi kotwic, które mają za zadanie wesprzeć wdrożenie nowego prawidła SOLAS.

Przewiduje się, że prawidło wejdzie w życie 1 stycznia 2026 roku.

Środki bezpieczeństwa dla statków niekonwencyjnych uprawiających żeglugę na wodach polarnych – Kodeks polarny oraz Konwencja SOLAS

Komitet MSC przyjął pierwszy zestaw poprawek do Kodeksu polarnego, wraz z powiązanymi poprawkami do Konwencji SOLAS, w zakresie nowych wymagań dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i planowania podróży, które mają zastosowanie do statków rybackich o długości całkowitej 24 m i większej, jachtów rekreacyjnych o pojemności 300 GT i większej, niezaangażowanych w działalność komercyjną, oraz statków towarowych o pojemności 300 GT i większej, ale poniżej 500 GT, uprawiających żeglugę na wodach polarnych.

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

Poprawki do Konwencji STCW związane ze świadectwami elektronicznymi

Komitet MSC przyjął poprawki do prawidła I/1 i I/2 Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (Świadectwa i potwierdzenia) oraz odpowiedniej sekcji Kodeksu wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Kodeks STCW), które odnoszą się do świadectw elektronicznych. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2025 r.

Komitet MSC zatwierdził również powiązany okólnik w sprawie Wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych świadectw marynarzy.

Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (LSA)

Komitet MSC przyjął poprawki do Kodeksu LSA dotyczące wymagań wentylacyjnych dla całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych. Przepisy mają zastosowanie do łodzi ratunkowych tego typu zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2029 r. lub po tej dacie.

W związku z tym Komitet MSC przyjął powiązane poprawki do Znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych (rezolucja MSC.81(70)) oraz zatwierdził okólniki ws. Ustandaryzowanych formularzy dotyczących oceny środków ratunkowych i raportów z prób (jednostki ratunkowe) oraz Ustandaryzowanych formularzy dotyczących oceny środków ratunkowych i raportów z prób (osobiste środki ratunkowe).

Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC)

Komitet MSC przyjął najnowszy zestaw poprawek do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC), przygotowany przez Grupę Redakcyjno-Techniczną.

Poprawki, zwyczajowo, zostały przyjęte w formie skonsolidowanej wersji całego Kodeksu IMSBC i wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2025 r. Poprawki mogą być dobrowolnie stosowane od 1 stycznia 2024 r.

Komitet MSC zatwierdził również okólniki zawierające:

- Wytyczne ws. dostarczania informacji i wypełniania formularza właściwości ładunków niewymienionych w Międzynarodowym morskim kodeksie stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) i warunków ich przewozu;
- Wytyczne ws. opracowywania i zatwierdzania procedur pobierania próbek, testowania i kontrolowania zawartości wilgoci dla stałych ładunków masowych, które mogą ulec upłynnieniu lub dynamicznej separacji; oraz
- Listę stałych ładunków masowych, w przypadku których można odstąpić od stałej gazowej instalacji gaśniczej, lub dla których stała gazowa instalacja gaśnicza jest nieskuteczna.

Morskie autonomiczne jednostki nawodne (MASS)

Komitet MSC poczynił postępy w opracowywaniu instrumentu opartego na celu regulującego eksploatację morskich, autonomicznych jednostek nawodnych (MASS), który ma zostać przyjęty do 2025 roku.

Na sesji została powołana Grupa robocza ds. MASS, która kontynuowała prace i uzgodniła wspólne stanowiska w różnych kwestiach, które zostaną udostępnione Wspólnej Grupie roboczej MSC/LEG/FAL ds. MASS. Ta przekrojowa grupa została powołana, aby rozwiązać wspólne problemy zidentyfikowane podczas analizy zakresu regulacji prawnych (RSE) dla operacji jednostek MASS, przeprowadzonej przez Komitety MSC, LEG i FAL.

Komitet odnotował w szczególności wspólne stanowisko Grupy roboczej w sprawie wymagań dotyczących szkolenia, certyfikacji i kompetencji w odniesieniu do sytuacji kiedy:

1. na jednostce MASS znajdują się marynarze- zastosowanie do nich ma Konwencja STCW;
2. Konwencja STCW nie ma zastosowania do zdalnych operatorów i kapitanów, znajdujących się w zdalnych centrach operacji (ROC) - w Kodeksie MASS należy uwzględnić wszystkie wymagania dotyczące szkoleń, certyfikacji i kompetencji, przy czym za podstawę należy uznać wymagania STCW;

Ponadto Grupa zgodnie zwróciła uwagę, że podczas rozważania autonomii i operacji zdalnych, istnieją pewne zasady (m.in. dotyczące pełnienia wacht) w Konwencji STCW, które powinny zostać uwzględnione w Kodeksie MASS, niezależnie od zastosowania Konwencji STCW.

Komitet MSC odnotował postępy w opracowywaniu projektu nieobowiązkowego Kodeksu MASS opartego na celu i zatwierdził zaktualizowany harmonogram dalszych prac w tym zakresie.

Komitet ponownie powołał Grupę korespondencyjną z następującym zakresem zadań:

- kontynuacja prac nad nieobowiązkowym Kodeksem MASS opartym na celu;
- analiza wspólnych potencjalnych luk i/lub tematów zidentyfikowanych podczas RSE (okólnik MSC.1/Circ.1638, część 5), ze szczególnym uwzględnieniem punktów o wysokim priorytecie;
- jeśli będzie to wymagane, opracowanie stanowiska do ewentualnych wspólnych kwestii celem przesłania do Wspólnej Grupy roboczej MSC/LEG/FAL w przyszłości;
- ograniczenie prac nad nieobowiązkowym Kodeksem MASS do statków towarowych; rozważenie wykonalności jego zastosowania do statków pasażerskich odbędzie się na późniejszym etapie.

Przewodniczący Grupy korespondencyjnej przedstawi ustne sprawozdanie międzysesyjnej Grupie roboczej MASS (MASS ISWG), która ma się spotkać w październiku 2023 roku. Zgodnie z instrukcjami

Komitetu, Międzysesyjna Grupa robocza ds. MASS będzie kontynuowała prace prowadzone wcześniej w Grupie korespondencyjnej.

Powołana na sesji Grupa robocza ds. standardów GBS rozważyła przykłady wymagań funkcjonalnych (FRs) dla Kodeksu MASS i przedstawiła pewne obserwacje i zalecenia dla Grupy roboczej ds. MASS. W szczególności zaleciła przeprowadzenie badania HAZID w celu uzyskania potrzebnego narzędzia dla opracowania odpowiednich zagrożeń, środków łagodzących oraz oczekiwanych wyników (EP) i powiązanych FR.

Wspólna Grupa Robocza ds. MASS opracowała tabelę, do uzupełniania w trakcie prac, w celu określenia preferowanych opcji dla rozwiązywania wspólnych problemów, takich jak rola, obowiązki, kompetencje wymagane od kapitana i załogi MASS, jak również identyfikacja i znaczenie pojęcia „operator zdalny” i jego obowiązki. Oczekuje się, że następne spotkanie JWG odbędzie się w kwietniu 2024 r.

Symposium na temat MASS

W dniu 30 maja 2023 r., tj. dzień przed rozpoczęciem MSC 107, odbyło się sympozjum pt. „Zapewnienie postępu przy opracowywaniu Kodeksu MASS”, współsponsorowane przez IMO i Republikę Korei.

Wypełnienie strategii IMO w zakresie redukcji emisji GHG

Komitet MSC współpracuje z Komitetem Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) w sprawie przejścia na paliwa nisko- i zeroemisyjne w celu wypełnienia obowiązku przeciwdziałania zmianom klimatycznym, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa wszelkich proponowanych środków.

Wytyczne dotyczące procedur pobierania próbek paliwa olejowego

Komitet MSC zatwierdził wspólne wytyczne MSC-MEPC dotyczące procedur pobierania próbek paliwa olejowego zgodnie z Konwencjami SOLAS i MARPOL, z zastrzeżeniem jednoczesnego zatwierdzenia przez Komitet MEPC. Podstawowym celem Wytycznych jest ustanowienie uzgodnionej metody uzyskiwania reprezentatywnej próbki paliwa olejowego dostarczanego na statki do celów spalania.

Podstawą niniejszych Wytycznych jest prawidło 18.5 Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78, zmienione rezolucją MEPC.176(58), które stanowi, że informacje szczegółowe dotyczące paliwa olejowego do celów spalania, dostarczonego i używanego na statku, powinny być zapisane w dokumencie dostawy paliwa, do którego powinna być dołączona reprezentatywna próbka tego paliwa. W projekcie Wytycznych uwzględniono dodatkowe aspekty mające na celu pomoc we wdrażaniu przepisów dotyczących temperatury zapłonu zawartych w prawidło 4 Rozdziału II-2 Konwencji SOLAS, w szczególności w celu potwierdzenia przypadków, w których paliwo olejowe nie spełnia wymogów prawidła II-2/4.2.1 Konwencji SOLAS.

Projekt poprawek do prawidła II-2/4 Konwencji SOLAS związanych z parametrami paliwa olejowego innymi niż temperatura zapłonu

Komitet MSC zatwierdził projekt poprawek do prawidła II-2/4 Konwencji SOLAS związanych z parametrami paliwa olejowego innymi niż temperatura zapłonu, z zamiarem ich późniejszego przyjęcia. Po istniejącym paragrafie 2.1.8 dodano nowy ogólny zapis w brzmieniu: „Paliwo olejowe dostarczane na statki i używane na statkach nie może zagrażać bezpieczeństwu statków ani negatywnie wpływać na działanie maszyn lub być szkodliwe dla personelu”.

Wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących LPG

Komitet MSC zatwierdził Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących skroplony gaz petrochemiczny (LPG).

Podstawową filozofią niniejszych Tymczasowych Wytycznych jest zapewnienie przepisów dotyczących rozmieszczenia, instalacji, kontroli i monitorowania maszyn, urządzeń i systemów wykorzystujących LPG

jako paliwo w celu zminimalizowania ryzyka dla statku, jego załogi i środowiska, z uwzględnieniem charakteru stosowanych paliw.

Wytyczne zostały opracowane przez Podkomitet CCC w ramach prowadzonych prac z zakresu zapotrzebowania żeglugi na nowe paliwa i układy napędowe, mających na celu spełnienie ambicji dekarbonizacji określonych we wstępnej strategii IMO w zakresie emisji gazów cieplarnianych.

Kwestie związane z innowacyjnymi rodzajami paliw są rozpatrywane w ramach punktu porządku obrad Podkomitetu CCC dotyczącego Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków używających gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF) oraz opracowania wytycznych dotyczących paliw alternatywnych i powiązanych technologii. Celem Kodeksu IGF, który wszedł w życie w 2017 roku, jest zminimalizowanie ryzyka dla statków, ich załóg i środowiska, biorąc pod uwagę charakter stosowanych paliw. Kodeks początkowo koncentrował się na skroplonym gazie ziemnym (LNG), ale obecnie trwają prace nad uwzględnieniem również alternatywnych rodzajów paliwa.

Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo zostały już opracowane przez Podkomitet i zostały zatwierdzone przez Komitet MSC w 2020 roku jako okólnik MSC.1/Circ.1621. Tymczasowe wytyczne dla statków wykorzystujących ogniwa paliwowe zostały zatwierdzone przez MSC 105 w kwietniu 2022 roku jako okólnik MSC.1/Circ.1647.

Bezpieczna eksploatacja lądowych systemów zasilania (OPS) – zatwierdzone Tymczasowe wytyczne

Komitet MSC zatwierdził Tymczasowe wytyczne w sprawie bezpiecznej eksploatacji lądowych systemów zasilania (OPS) w porcie dla statków odbywających rejsy międzynarodowe.

Nowy punkt pracy na temat przepisów dotyczących bezpieczeństwa w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych (GHG) ze statków wykorzystujących nowe technologie i paliwa alternatywne

Komitet MSC rozważył propozycje nowego punktu pracy na temat opracowania przepisów dla bezpiecznych operacji nowych technologii i paliw alternatywnych w celu redukcji emisji GHG ze statków i w konsekwencji wsparcia bezpiecznej realizacji strategii GHG IMO.

Komitet odnotował powszechne wsparcie dla propozycji i zgodził się na dodanie nowego punktu pracy pt. „Opracowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa w celu wsparcia redukcji emisji GHG ze statków wykorzystujących nowe technologie i paliwa alternatywne” do planu pracy MSC 108.

Powołana została w tym zakresie Grupa korespondencyjna, która ma za zadanie:

- zidentyfikować i zaktualizować listę paliw i technologii, które będą wspierać żeglugę międzynarodową w celu redukcji emisji GHG ze statków wykorzystujących nowe technologie i paliwa alternatywne;
- przeprowadzić ocenę każdego zidentyfikowanego paliwa i nowych technologii (np. stan wiedzy o zagrożeniach i rozważania techniczne na temat rozwiązań, zagrożenia i ryzyka, środki kontroli ryzyka) w odniesieniu do osób, statków (nowo wybudowanych i przebudowanych) oraz związanych z nimi operacji np. projektów stosujących alternatywny proces projektowania i zatwierdzania gdzie jest to dozwolone;
- na podstawie wyników opracować rejestr przeszkód i luk w zakresie bezpieczeństwa w istniejących instrumentach IMO, które mogą utrudniać wykorzystywanie paliw alternatywnych i nowych technologii;
- przesłać raport pisemny na MSC 108.

Rezolucja ws. wzmocnienia środków zapewniających bezpieczeństwo żeglugi międzynarodowej

Na wniosek kilku państw członkowskich, Komitet MSC przyjął Rezolucję w sprawie „Wzmocnienia środków zapewniających bezpieczeństwo żeglugi międzynarodowej”. W rezolucji odnotowano, że Rada IMO na 128. sesji zdecydowanie potępiła niedawne wystrzelenie rakiet przez Koreańską Republikę

Ludowo-Demokratyczną (KRLD) bez odpowiedniego wcześniejszego powiadomienia. Co więcej, wyrzeliwanie rakiet balistycznych jest niezgodne z odpowiednimi rezolucjami Rady Bezpieczeństwa ONZ i poważnie zagraża bezpieczeństwu żeglugi międzynarodowej.

Rezolucja:

1. pilnie wzywa KRLD do ścisłego przestrzegania prawidła V/4 Konwencji SOLAS, zaleceń zawartych w rezolucji A.706(17), z późn. zm., w sprawie ogólnoświatowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych (w szczególności ust. 4.2.1.3.13 załącznika 1 do tej rezolucji) oraz odpowiednich okólników, zgodnie z którymi państwa członkowskie powinny przekazywać wcześniejsze powiadomienia w formie ostrzeżeń NAVAREA;
2. pilnie wzywa KRLD do zaprzestania bezprawnego i niezapowiedzianego wyrzeliwania rakiet balistycznych na międzynarodowych szlakach żeglugowych;
3. zwraca się do Sekretarza Generalnego o podjęcie odpowiednich działań w celu nawiązania bliskich i opartych na współpracy stosunków z odpowiednimi innymi organizacjami międzynarodowymi, w tym z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, które stoją w obliczu wspólnych poważnych wyzwań związanych ze wspomnianym wyrzeleniem przez KRLD pocisków raketowych zagrażających bezpieczeństwu transportu międzynarodowego, oraz o przekazywanie aktualnych informacji państwom członkowskim i odpowiednim zainteresowanym stronom z sektora morskiego.

Bezpieczeństwo morskie, piractwo i zbrojne napady na statki

Komitet MSC zapoznał się z najnowszą aktualizacją dotyczącą globalnych trendów związanych z piractwem i zbrojnymi napadami na statki. Dane liczbowe ze sprawozdań przedłożonych do IMO pokazują, że globalna liczba incydentów ogólnie nadal spada, przy 131 incydentach zgłoszonych w 2022 roku w porównaniu do 172 incydentów w 2021 roku. Wynika to z regionalnych i międzynarodowych wysiłków na rzecz wdrożenia Kodeksów Postępowania z Dżibuti i Jaunde oraz innych ważnych inicjatyw regionalnych.

Obowiązkowe raportowanie utraconych kontenerów – projekt poprawek Konwencji SOLAS

Komitet MSC zatwierdził, w celu późniejszego przyjęcia, projekt poprawek do rozdziału V (Bezpieczeństwo żeglugi) Konwencji SOLAS w odniesieniu do raportowania utraconych kontenerów.

Kontenery utracone na morzu stanowią poważne zagrożenie dla żeglugi i ogólnie bezpieczeństwa na morzu w szczególności dla jachtów rekreacyjnych, statków rybackich i innych mniejszych jednostek, jak również dla środowiska morskiego. Projekt poprawek dotyczący wykrywania i raportowania utraconych kontenerów opracowany przez Podkomitet CCC jest również istotny w odniesieniu do prac IMO na temat problemu odpadów morskich.

Projekt poprawek do Rozdziału V Konwencji SOLAS dotyczy w szczególności prawidła 31 (Komunikaty o niebezpieczeństwie) i będzie wymagał od kapitana każdego statku związanego z utratą kontenerów by przekazał informacje o szczegółach takiego zdarzenia do statków znajdujących się w pobliżu, najbliższego Państwa nadbrzeżnego oraz również do państwa bandery. Państwo bandery będzie zobowiązane do zaraportowania zdarzenia do IMO. Projekt poprawek określa również informacje, które należy zaraportować w odniesieniu do prawidła 32 (Informacje wymagane w komunikatach o niebezpieczeństwie) w tym pozycję, ilość kontenerów itp.

Komitet MSC zgodził się też na nowy kompleksowy punkt obrad „Opracowanie środków zapobiegających utracie kontenerów na morzu” z docelową datą ukończenia prac w 2025 roku. Podkomitet CCC został wyznaczony jako organ koordynujący, we współpracy z Podkomitetami SDC, NCSR, HTW i III na ewentualne żądanie Podkomitetu CCC.

Certyfikacja i szkolenie dla załóg statków rybackich- zatwierdzona nowelizacja Konwencji STCW-F, 1995

Komitet MSC zatwierdził, w celu późniejszego przyjęcia na MSC 108, przegląd i aktualizację Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, 1995 (Konwencja STCW-F, 1995). Przegląd został ukończony przez Podkomitet HTW. Dodatkowo Komitet zatwierdził powiązany nowy Kodeks obowiązkowy w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienie wacht dla załóg rybackich (Kodeks STCW-F).

Konwencja i nowy Kodeks STCW-F wspierają harmonizację kwalifikacji poprzez wprowadzenie minimalnego poziomu kompetencji personelu pracującego na statkach rybackich, do których Konwencja ma zastosowanie. To z kolei ułatwia im swobodne przemieszczanie się oraz uznawanie świadectw pomiędzy państwami, które ratyfikowały i wdrożyły Konwencję STCW-F.

Zatwierdzono wymagania szkoleniowe STCW dotyczące nękania i zastraszania w sektorze morskim w tym napaści seksualnej i molestowania seksualnego (SASH)

Komitet MSC zatwierdził, w celu dalszego przyjęcia na MSC 108, projekt poprawek do Kodeksu STCW dotyczących przeciwdziałania i reagowania na nękanie i zastraszanie w sektorze morskim w tym SASH.

Niniejszy projekt poprawek zostanie również rozważony na następnym spotkaniu wspólnej Trójstronnej Grupy roboczej ILO/IMO ds. identyfikacji i zaadresowania zagadnień dotyczących marynarzy i czynnika ludzkiego (JTWG) przed ich przyjęciem na MSC 108.

Nowe przepisy będą miały zastosowanie do wszystkich marynarzy w postaci poprawek do tabeli A-VI/1-4 Kodeksu STCW (Specyfikacja minimalnych standardów kompetencji dotyczących ochrony osobistej i odpowiedzialności społecznej).

Zatwierdzenie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie wpływu pandemii COVID-19 na pracowników transportu i globalny łańcuch dostaw

Komitet MSC zatwierdził projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie Zaleceń wspólnej grupy zadaniowej ds. przeglądu wpływu pandemii COVID-19 na pracowników transportu na świecie i globalny łańcuch dostaw (JAG-TSC).

Projekt rezolucji zaleca szereg działań, które uwzględniają wpływ środków podejmowanych w sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym (PHEIC) na sektory transportu i ich pracowników, oraz zachęcają do lepszej koordynacji na szczeblu krajowym w krajach dotkniętych pandemią.

Zalecenia wynikają z prac wspólnej grupy zadaniowej ustanowionej na spotkaniu dyrektorów generalnych ILO i WHO z szefami międzynarodowych organizacji transportowych w dniu 6 grudnia 2021 r. W jej skład weszli przedstawiciele ICAO, IMO i WHO, a także Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (IATA), Międzynarodowej Izby Żeglugi (ICS), Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) oraz Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF).

Propozycje nowych punktów obrad

Poza omówionymi powyżej punktami obrad Komitet MSC zgodził się dodać do agend poszczególnych Podkomitet m.in. następujące punkty:

- przegląd Wytycznych dotyczących zarządzania ryzykiem cybernetycznym na morzu (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2);
- szczegółowy przegląd Wymagań w zakresie konserwacji, dokładnych oględzin, prób eksploatacyjnych, przeglądu i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających (rezolucja MSC.402(96));

- Przegląd Dodatków A i B do Znowelizowanych wytycznych w sprawie pokładowych urządzeń do holowania i cumowania (okólnik MSC.1/Circ.1175/Rev.1)

Pozostałe sprawy

Po rozpatrzeniu sprawozdań z poszczególnych Podkomitetów, Komitet MSC podjął następujące decyzje:

- przyjął poprawki do Kodeksów budowy i wyposażenia ruchomych jednostek wiertniczych (MODU) z 1979, 1989 i 2009 r., aby zakazać stosowania materiałów zawierających azbest. Komitet zatwierdził również powiązaną ujednoczoną interpretację, która wyjaśnia, że istniejące materiały składowane na pokładzie przed 1 stycznia 2024 r. nie są objęte zakazem przechowywania na pokładzie, ale nie powinny być instalowane, chyba że można udokumentować, że są wolne od azbestu przed ich użyciem/instalacją. Komitet zatwierdził ponadto projekt nowych wytycznych dotyczących konserwacji i monitorowania materiałów zawierających azbest na pokładzie MODU.
- przyjął Kodeks nurkowy 2023, który aktualizuje Kodeks bezpieczeństwa dla systemów nurkowych (rez. A.831(19)) oraz Wytyczne i specyfikacje dla hiperbarycznych systemów ewakuacyjnych (rez. A.692(17)) dla statków o pojemności brutto nie mniejszej niż 500GT, które mają system nurkowy zainstalowany w dniu 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie;
- zatwierdził, do przyjęcia w przyszłości, poprawki do Kodeksu IGF związane z ciśnieniowym układem nadmiarowym oraz te zapewniające wymagania dla statków zbudowanych po 1 stycznia 2026 r.
- zatwierdził, do przyjęcia w przyszłości, poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpiecznego przewozu ziarna luzem, 1991, wprowadzające nową klasę warunków załadunku dla „specjalnie dostosowanej przestrzeni zawartej w granicach luku ładunkowego, wypełnionej ładunkiem w sposób nietrymowany” oraz poprawki określające wymagania, zgodnie z którymi ziarno może być przewożone w takich przedziałach;
- zatwierdził ujednoczone interpretacje związane z działaniem systemu ochrony ładunku w Kodeksie IGC oraz IGF;
- zatwierdził, w celu przyjęcia w przyszłości, projekt poprawek do prawidła II-1/3-4 Konwencji SOLAS (Urządzenia i procedury awaryjnego holowania) w celu wprowadzenia wymagania wyposażenia w awaryjne urządzenia holownicze statków innych niż zbiornikowce o pojemności brutto 20 000 lub większej, zbudowanych w dniu wejścia w życie poprawek lub po tej dacie. Takie urządzenia muszą być zawsze zdolne do szybkiego uruchomienia w przypadku braku głównego zasilania na holowanym statku i łatwego połączenia ze statkiem holującym;
- zatwierdził, w celu przyjęcia w przyszłości, projekt poprawek do Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach z 2011 r. (Kodeks ESP), dotyczących procedur zatwierdzania i certyfikacji firm zajmujących się pomiarem grubości konstrukcji kadłuba, tak aby umożliwić Administracjom korzystanie z prawa do audytu takich firm;
- zatwierdził, w celu przyjęcia w przyszłości, projekt poprawek do Kodeksu LSA dotyczących redukcji prędkości jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych, działania kamizelek ratunkowych na wodzie oraz jednozawiesiowych systemów wodowania łodzi, wraz z wynikającymi poprawkami do powiązanych instrumentów;
- zatwierdził, w celu przyjęcia w przyszłości, projekt poprawek do rozdziału II-2 Konwencji SOLAS dotyczących bezpieczeństwa pożarowego na statkach pasażerskich typu ro-ro oraz wykrywania pożarów na stanowiskach kontrolnych i w pomieszczeniach kontroli ładunku, wraz z wynikającymi poprawkami do powiązanych instrumentów;
- przyjął poprawki do Znowelizowanych standardów eksploatacyjnych detektorów poziomu wody na statkach podlegających prawidłom II-1/25, II-1/25-1 i XII/12 SOLAS (rezolucja MSC.188(79)/Rev.1). Poprawki mają na celu dokładne określenie pomiaru wysokości montażu takich urządzeń;

- zatwierdził projekty ujednoczonych interpretacji dotyczących: urządzeń i wyposażenia cumowniczego; prób ciśnieniowych po próbie ogniowej dla przejść w przegrodach wodoszczelnych; poprawek do rozdziału II-1 Konwencji SOLAS przyjętych na MSC 102 i MSC 103; oraz Kodeksu stateczności w stanie nieuszkodzonym z 2008 r.;
- zatwierdził stanowisko IMO w sprawie punktów porządku obrad Światowej Konferencji Radiokomunikacyjnej ITU 2023 dotyczących kwestii związanych z usługami morskimi;
- odnotował informacje na temat umowy dotyczącej wraku statku RMS Titanic, opracowanej przez Wielką Brytanię, Stany Zjednoczone, Francję i Kanadę, która obowiązuje Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone od 2019 r. Umowa ma na celu zapewnienie znormalizowanego, międzynarodowego podejścia do ochrony wraku i miejsca spoczynku ponad 1500 osób.

WSTĘPNE ZESTAWIENIE PRZYJĘTYCH REZOLUCJI I ZATWIERDZONYCH OKÓLNIKÓW NA MSC 107

Rezolucje:

Rezolucja MSC.531(107) - *Wzmocnienie środków zapewniających bezpieczeństwo żeglugi międzynarodowej*

Rezolucja MSC.532(107) – *Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.*

Rezolucja MSC.533(107) – *Poprawki do Protokołu z 1978 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.*

Rezolucja MSC.534(107) – *Poprawki do Protokołu z 1988 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.*

Rezolucja MSC.535(107) – *Poprawki do Międzynarodowego kodeksu urządzeń ratunkowych (Kodeks LSA)*

Rezolucja MSC.536(107) – *Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (Kodeks HSC, 1994)*

Rezolucja MSC.537(107) – *Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (Kodeks HSC, 2000)*

Rezolucja MSC.538(107) – *Poprawki do Międzynarodowego kodeksu statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (Kodeks polarny)*

Rezolucja MSC.539(107) – *Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu statych ładunków masowych (Kodeks IMSBC)*

Rezolucja MSC.540(107) – *Poprawki do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 1978)*

Rezolucja MSC.541(107) – *Poprawki do Cz. A Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Kodeks STCW)*

Rezolucja MSC.542(107) – *Poprawki do Kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 1983 (Kodeks SPS, 1983)*

Rezolucja MSC.543(107) – *Poprawki do Kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 2008 (Kodeks SPS, 2008)*

Rezolucja MSC.544(107) – *Poprawki do Znowelizowanego zalecenia dotyczącego prób środków ratunkowych (Rezolucja MSC.81(70))*

Rezolucja MSC.545(107) – Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1979 (Kodeks MODU, 1979)

Rezolucja MSC.546(107) – Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1989 (Kodeks MODU, 1989)

Rezolucja MSC.547(107) – Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 2009 (Kodeks MODU, 2009)

Okólniki:

MSC.1/Circ.1662 Wytyczne dotyczące okrętowych urządzeń dźwignicowych

MSC.1/Circ.1663 Wytyczne dotyczące wciągarek do obsługi kotwic

MSC.1/Circ.1664 Znowelizowany formularz informacji o ładunku dla stałych ładunków masowych

MSC.1/Circ.1453/Rev.2 Wytyczne dotyczące dostarczania informacji i wypełniania formularza dot. właściwości ładunków nie umieszczonych w Międzynarodowym kodeksie stałych ładunków masowych (IMSBC) oraz warunków ich przewozu

MSC.1/Circ.1454/Rev.2 Wytyczne dotyczące opracowywania i zatwierdzania procedur pobierania próbek, badania i kontroli zawartości wilgoci dla stałych ładunków masowych mogących ulec upłynnieniu lub które mogą być poddane dynamicznej separacji

MSC.1/Circ.1395/Rev.6 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.1665 Wytyczne dotyczące używania elektronicznych świadectw marynarzy

MSC.1/Circ.1630/Rev.2 Znowelizowane ustandaryzowane formularze oceny i sprawozdań z prób urządzeń ratunkowych (jednostek ratunkowych)

MSC.1/Circ.1628/Rev.1 Znowelizowane ustandaryzowane formularze oceny i sprawozdań z prób urządzeń ratunkowych (osobiste środki ratunkowe).

MSC.1/Circ.1666 Tymczasowe wytyczne dla bezpieczeństwa statków używających paliwa LPG

MSC.1/Circ.1667 Ujednolicona interpretacja wymagań w Kodeksie IGF dotycząca pomieszczeń przygotowania paliwa nie zlokalizowanych na pokładzie otwartym

MSC.1/Circ.1668 Ujednolicona interpretacja układów kolektora bunkrowego montowanych na statkach bunkrujących LNG w Kodeksie IGC (zmieniona rezolucją MSC.370(93))

MSC.1/Circ.1669 Ujednolicona interpretacja Kodeksu IGC (zmieniona rezolucją MSC.370(93))

MSC.1/Circ.1670 Ujednolicona interpretacja Kodeksu IGF

MSC.1/Circ.1671 Ujednolicona interpretacja na temat wdrożenia przepisu 2.10.3 Kodeksu MODU, 2009, przepisu 2.8.2 Kodeksu MODU, 1989 oraz przepisu 2.7.2 Kodeksu MODU, 1979

MSC.1/Circ.1672 Wytyczne dotyczące konserwacji i monitorowania materiałów zawierających azbest na jednostkach MODU

MSC.1/Circ.1673 Ujednolicona interpretacja przepisu II-1/1.1.3 Konwencji SOLAS

MSC.1/Circ.1537/Rev.2 Ujednolicone interpretacje Kodeksu IS, 2008

MSC.1/Circ.1362/Rev.2 Ujednolicona interpretacja Rozdziału II-1 Konwencji SOLAS

MSC.1/Circ.1164/Rev.27 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.39 Lista osób kompetentnych prowadzona przez Sekretarza Generalnego zgodnie z sekcją A-1/7 Kodeksu STCW

MSC.1/Circ.1430/Rev.3 Znowelizowane wytyczne w zakresie projektowania i zatwierdzania stałych wodnych instalacji przeciwpożarowych w przestrzeniach ro-ro i przestrzeniach kategorii specjalnej

MSC.1/Circ.1674 Ujednolicone interpretacje Kodeksu LSA, Kodeksów HSC, 1994, 2000

MSC.1/Circ.1276/Rev.1 Znowelizowane ujednolicone interpretacje Rozdziału II-2 Konwencji SOLAS

MSC.1/Circ.1557/Rev.1 Znowelizowana klasyfikacja miejsc niebezpiecznych (stosowanie prawidła II-1/45.11 Konwencji SOLAS)

MSC.1/Circ.1675 Tymczasowe wytyczne w sprawie bezpiecznej eksploatacji lądowych systemów zasilania (OPS) w porcie dla statków odbywających rejsy międzynarodowe

MSC.1/Circ.1613/Rev.2 Podręcznik usług Iridium SafetyCast

MSC.1/Circ.1676 Opóźnienia w dostępności nowych urządzeń radiowych GMDSS zgodnych ze znowelizowanymi standardami eksploatacyjnymi określonymi w rezolucjach MSC.511(105), MSC.512(105) i MSC.513(105)

MSC.1/Circ.1460/Rev.4 Zalecenia w zakresie ważności urządzeń radiokomunikacyjnych zainstalowanych i używanych na statkach

Raport końcowy ze 107 posiedzenia Komitetu MSC

Załącznik 1 do raportu

Załącznik 2 do raportu