



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 08/2024

Najważniejsze postanowienia 108 sesji Komitetu ds. Bezpieczeństwa Morskiego IMO MSC

Posiedzenie MSC 108 odbyło się w dniach od 15 do 24 maja 2024 roku w siedzibie IMO w Londynie. Niniejszy raport zawiera podsumowanie kluczowych decyzji Komitetu.

Przyjęcie poprawek do instrumentów obowiązkowych:

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS)

- Poprawki do rozdz. II-1 dot. urządzeń do holowania awaryjnego dla statków innych niż zbiornikowce. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2028 roku.
- Poprawki do rozdz. II-2 oraz rozdz. V SOLAS w zakresie parametrów paliwa olejowego innych niż temperatura zapłonu; wykrywania pożarów w stacjach kontroli i pomieszczeniach kontroli ładunku; bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich ro-ro; oraz zgłaszania utraty kontenerów. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 roku.
- Usunięcie przypisu dolnego do przepisu IV/1.2 Konwencji SOLAS, który odnosi się do Umowy, która wygasa między Kanadą a Stanami Zjednoczonymi w sprawie promowania bezpieczeństwa na statkach na Wielkich Jeziorach za pomocą radia, 1973.

Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGF) - szereg konsolidacji i dodatkowych nowych przepisów opartych na zdobytym doświadczeniu branżowym, w tym szczegółowe wymagania dla statków wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo; operacje bunkrowania oraz kwestie dot. produkcji i testowania systemu hermetyzacji paliwa. Oczekuje się, że zmiany wejdą w życie 1 stycznia 2026 roku.

Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu ziarna luzem (Grain Code) – poprawki wprowadzają nową klasę warunków załadunku dla przedziałów specjalnych. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 r.

Międzynarodowy kodeks wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych (Kodeks ESP) – poprawki związane są z uznaniem firm przeprowadzających pomiary grubości kadłuba. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 r.

Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (Kodeks LSA) – poprawki do rozdz. II, IV i VI Kodeksu LSA w zakresie nowych norm dla kamizelek ratunkowych SOLAS, jednozawiesiowych systemów wodowania łodzi oraz zmienionych norm dotyczących prędkości opuszczania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 r.

Międzynarodowy kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS) – poprawki do rozdz. 7 i 9, w tym specyfikacja stałych wodnych urządzeń gaśniczych na statkach pasażerskich typu ro-ro z pokładami otwartymi przeznaczonymi do przewozu pojazdów oraz obowiązujące normy badań dla czujek ciepła i liniowych czujek ciepła. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 r.

Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG) – poprawki (42-24) w ramach przeprowadzanego co dwa lata przeglądu w celu uwzględnienia nowych wymogów dotyczących istniejących lub nowych substancji. Aktualizacja obejmuje wstęp, preambułę, części 1-7, dodatki oraz indeks. Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 r.

Poprawki do innych instrumentów obowiązkowych:

- Norma wykonawcza dla powłok ochronnych dla wyznaczonych zbiorników balastowych wody morskiej na statkach wszystkich typów oraz przestrzeni poszycia podwójnych burt masowców (rez. MSC. 215(82))
- Norma wykonawcza dla powłok ochronnych zbiorników ładunkowych zbiornikowców olejowych (rez. MSC. 288(87))
- Wymagania w zakresie konserwacji, dokładnych oględzin, prób eksploatacyjnych, przeglądu i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających (rez. MSC.402(96)) – zmiany wprowadzono, aby uwzględnić ewentualny montaż systemów wentylacyjnych, w pozycjach dotyczących corocznych dokładnych oględzin i prób eksploatacyjnych.

Oczekuje się, że ww. poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2026 r.

MSC 108 zatwierdził następujące nowe/zmienione instrumenty nieobowiązkowe:

- Poprawki do Zrewidowanych zaleceń w/s przeprowadzania prób środków ratunkowych (rez. MSC.81(70))

Nowe/zmienione okólniki:

- Dobrowolne wcześniejsze wdrożenie zmian do paragrafów 4.2.2 oraz 8.4.1 do 8.4.3 Kodeksu IGF, przyjętych rez. MSC.551(108);
- Zrewidowane standardowe formularze oceny i sprawozdań z prób (osobiste środki ratunkowe) (MSC.1/Circ.1628/Rev.2);
- Zmienione ujednolicone interpretacje rozdziału II-2 SOLAS oraz kodeksów FSS i FTP dotyczące ochrony przeciwpożarowej stanowisk sterowania na statkach towarowych (MSC.1/Circ.1456/Rev.1);
- Znowelizowane procedury reagowania w wypadku awarii dla statków przewożących towary niebezpieczne (EmS Guide) (MSC.1/Circ.1588/Rev.3);
- Wytyczne w zakresie konserwacji i napraw powłok ochronnych (MSC.1/Circ.1330/Rev.1);
- Wytyczne ws. procedur konserwacji i napraw w trakcie użytkowania systemów powłok zbiorników ładunkowych ropy naftowej na zbiornikowcach (MSC.1/Circ.1399/Rev.1); oraz

Komitet uzgodnił ponadto poprawki do Kodeksu IGC, mające na celu zezwolenie na wykorzystanie ładunku amoniaku jako paliwa, które mają być przyjęte i wejść w życie w lipcu 2026 roku. Ponadto w grudniu 2024 r. ma zostać wydany okólnik umożliwiający dobrowolne wcześniejsze stosowanie tego wymogu, pod warunkiem uzyskania zgody administracji bandery.

Budowanie potencjału

Komitet zgodził się, że w związku ze zmianami w rozdziałach II-1, II-2 i V konwencji SOLAS, kodeksie FSS, kodeksie IMDG, kodeksie STCW, konwencji STCW-F i nowym kodeksie STCW-F może zaistnieć potrzeba współpracy lub pomocy technicznej w zakresie budowania zdolności.

Komitet poinformował w tej kwestii Komitet Współpracy Technicznej (TC) i zachęcił państwa członkowskie potrzebujące pomocy w budowaniu zdolności w związku z przyjętymi zmianami do skontaktowania się z Sekretariatem IMO.

Wyniki prac pozostałych organów IMO

MSC 108 odnotował wyniki prac pozostałych organów IMO i podjął działania przedstawione poniżej:

1) Projekt wytycznych MSC-MEPC dotyczący procedur pobierania próbek paliwa olejowego

Komitet w ślad za rozstrzygnięciami Komitetu MEPC 81 zatwierdził projekt okólnika MSC-MEPC ws. wytycznych dotyczących pobierania próbek paliwa olejowego w celu określenia zgodności z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL i rozdziałem II-2 Konwencji SOLAS.

2) Wytyczne dotyczące korzystania z certyfikatów elektronicznych

Komitet MSC zgodził się zostać organem stowarzyszonym w nowym punkcie porządku obrad Komitetu FAL „Opracowanie wspólnych wytycznych FAL-LEG-MEPC-MSC ws. certyfikatów elektronicznych”, z zastrzeżeniem poparcia na Radzie C 132. Komitet zaprosił Komitet FAL 49 do przygotowania wspólnego okólnika, który powinien na tym etapie dotyczyć tylko certyfikatów wymienionych w Wykazie certyfikatów i dokumentów, które muszą znajdować się na statku. Dalsze prace będą wymagane, jeśli dokumenty, takie jak elektroniczne książki zapisów i elektroniczne dokumenty dostawy paliwa, zostaną na późniejszym etapie włączone w zakres wspólnych wytycznych.

3) Propozycja nowego punktu porządku obrad „Cyfryzacja wszystkich wymaganych certyfikatów na mocy wszystkich konwencji IMO, a także wszystkich komercyjnych dokumentów morskich we współpracy z odpowiednimi organizacjami międzynarodowymi i przemysłem”.

MSC 108 przyjęło do wiadomości propozycję Rady (C 129) dotyczącą tego tematu i zgodziło się poczekać na wyniki prac innych komitetów związanych z cyfryzacją, aby uniknąć powielania prac na tym etapie.

Opracowanie instrumentu opartego na celu dla morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS)

Komitet kontynuował prace nad nieobowiązkowym kodeksem MASS opartym na celach. Skonsolidowany projekt tekstu został opracowany przy uwzględnieniu wkładu ze strony międzysesyjnej grupy korespondencyjnej i międzysesyjnej grupy roboczej. Prace te opierają się na kluczowych zasadach działania MASS uzgodnionych wcześniej. Dodatkowo uwzględniają alternatywne systemy bezpiecznego zarządzania zdalnymi centrami operacyjnymi jako odrębnymi jednostkami oraz wymagania techniczne dla zdalnych centrów operacyjnych i łączności.

Najważniejsze działania podjęte na MSC 108 obejmują:

- zmiany w strukturze projektu Kodeksu;
- rezygnację z dodania nowego rozdziału w części 2 „Weryfikacja i walidacja” w celu uwzględnienia GBS Tier III (Weryfikacja zgodności);
- uzgodnienie zastosowania Kodeksu jedynie do statków towarowych, z wyłączeniem statków towarowych o dużej prędkości (HSC) i statków rządowych w służbie niekomercyjnej;

- uzgodnienie, że koncepcja zdalnego zarządzania operacjami (ROM) powinna zostać zachowana jako uzupełniająca alternatywa dla systemu certyfikacji Kodeksu ISM w zakresie bezpiecznego zarządzania operacjami zdalnego centrum operacyjnego (ROC);
- zlecenie Podkomitetowi HTW, jako sprawy priorytetowej, rozważenia dokumentów dotyczących oficera wachtowego jako jedyne obserwatora w okresach ciemności podczas prób MASS.

Komitet rozważył obecny harmonogram MSC 109 (grudzień 2024 r.) w zakresie ukończenia projektu Kodeksu i przesunął finalizację i przyjęcie nieobowiązkowego Kodeksu MASS na MSC 110 (2025 r.), po którym nastąpi faza gromadzenia doświadczeń (pierwsza połowa 2026 r.). W 2028 roku zakłada się rozpoczęcie opracowywania obowiązkowego Kodeksu MASS w oparciu o Kodeks nieobowiązkowy i rozważenie poprawek do Konwencji SOLAS (nowy rozdział) w celu przyjęcia Kodeksu.

Biorąc pod uwagę ww. daty, najwcześniejsze wejście w życie obowiązkowego Kodeksu MASS może nastąpić 1 stycznia 2032 r.

Prace nad projektem będą kontynuowane przez międzysesyjną Grupę Korespondencyjną, która złoży ustne sprawozdanie MSC 109 (grudzień 2024 r.) i grupę MSC/MASS-ISWG. Końcowy raport zostanie przedstawiony na MSC 110 (2025 r.). Posiedzenie grupy MSC/MASS-ISWG odbędzie się w dniach 9-13 września 2024 r.

Opracowanie ram prawnych w celu wsparcia ograniczenia emisji GHG ze statków wykorzystujących nowe technologie i paliwa alternatywne

MSC 108 odnotował raport Grupy Korespondencyjnej ustanowionej na MSC 107, która opracowała listę paliw alternatywnych i nowych technologii rozważanych przez przemysł w celu wsparcia redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Komitet zauważył również, że grupa wzięła pod uwagę aspekty techniczne, zagrożenia/ryzyka związane ze stosowaniem poszczególnych paliw i technologii, a także bariery regulacyjne i luki w istniejących przepisach uniemożliwiające masowe korzystanie z tych paliw i technologii.

Najważniejsze działania podjęte na MSC 108 obejmują:

- dalsze opracowanie wykazu paliw alternatywnych i nowych technologii, a także indywidualną ocenę każdego z nich w wykazie, wraz z zaproszeniem zainteresowanych państw członkowskich i organizacji międzynarodowych do składania wniosków w celu dalszej aktualizacji wykazów o informacje, które nie są obecnie dostępne;
- uzgodnienie, że członkowie załóg obsługujących statki wykorzystujące paliwa alternatywne i nowe technologie powinni odbyć szkolenie specyficzne dla danego statku w momencie zaokrętowania w zakresie bezpiecznej eksploatacji, wyzwań i zagrożeń, jakie te paliwa i technologie stanowią w sytuacjach normalnych i awaryjnych;
- uzgodnienie potrzeby wyjaśnienia, czy Kodeks IGF ma zastosowanie do statków wykorzystujących gaz jako paliwo, niezależnie od temperatury zapłonu. Ta sprawa zostanie przekazana do CCC 10 (wrzesień 2024 r.) w celu rozważenia i przedstawienia sprawozdania MSC 109 (grudzień 2024 r.);
- uzgodnienie, że na tym etapie nie ma wystarczających informacji, aby podjąć decyzję w sprawie możliwości zastosowania kompleksowych ocen ryzyka operacyjnego przy użyciu ustalonych metodologii (HAZID/HAZOP), i zwrócić się do zainteresowanych stron

- o przedstawienie dodatkowych informacji na przyszłej sesji w celu dalszego opracowania i oceny;
- w odniesieniu do konieczności uwzględnienia modelowania rozprzestrzeniania się smugi paliwa w planowaniu reagowania kryzysowego na statkach, zwrócenie się do zainteresowanych stron o przedłożenie CCC 10 propozycji dalszego opracowania w związku z trwającymi już pracami nad tymczasowymi wytycznymi dotyczącymi amoniaku i wodoru;
- zgodzenie się, że podczas przygotowywania planów reagowania kryzysowego społeczność portowa powinna być informowana o wyzwaniach związanych z wykorzystaniem paliw alternatywnych;
- zwrócenie się do Sekretariatu o nawiązanie kontaktu z ISO w celu ustalenia, czy podjęto jakiegokolwiek istotne prace nad kwestią potencjalnych wyzwań związanych z wykorzystaniem paliw alternatywnych podczas przygotowywania planów reagowania kryzysowego, i poinformowanie o tym MSC 109; oraz
- zgodzenie się o informowaniu wszystkich powiązanych organów (CCC, HTW, III, SDC i SSE) oraz MEPC o poczynionych postępach.

Ponadto, Komitet zatwierdził zgodę Podkomitetu HTW na kontynuowanie prac nad kursami szkoleniowymi dla marynarzy zatrudnianych na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne.

Prace będą kontynuowane przez międzysesyjną Grupę Korespondencyjną, która złoży sprawozdanie na MSC 110 (2025 r.) z tymczasowym raportem ustnym przekazany MSC 109 (grudzień 2024 r.)

Grupa Korespondencyjna rozważy (otwartą) listę opracowaną przez Komitet, która zawiera paliwa alternatywne, takie jak: estry metylowe kwasów tłuszczowych (FAME); hydrotermiczne skraplanie (HTL); paliwo z pirolizy; paliwa na bazie alkoholu metylowego/etylowego; hydrorafinowany olej roślinny (HVO); olej napędowy Fischer-Tropsch (FT); amoniak; eter dimetylowy (DME); etan; wodór (sprężony, ciekły, wodorek metalu); metan/gaz ziemny (sprężony/CNG, skroplony/LNG); propan/butan (LPG); mieszanki paliwowe (np. wodór - gaz ziemny).

Wykaz ten obejmuje również następujące nowe technologie: instalacje zasilane ogniwami paliwowymi; reforming paliwa; energię jądrową i słoneczną; napęd wiatrowy; baterie litowo-jonowe; technologię magazynowania energii za pomocą superkondensatorów i inne technologie akumulatorów; wysokociśnieniowe butle kompozytowe; wodorki metali; ciekły organiczny nośnik wodoru (LOHC); energię wiatrową; jak również smarowanie powietrzem; płyty/hydrodynamiczne urządzenia oszczędzające energię; farby przeciwporostowe o niskim współczynniku tarcia; optymalizację kształtu kadłuba; optymalizację tras; optymalizację śruby i urządzenia usprawniające napęd; zaawansowany odzysk ciepła odpadowego; ograniczanie emisji amoniaku; ograniczanie emisji CO₂ - wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla na statku (OCCS, OCCU); ograniczanie emisji metanu; ograniczanie emisji N₂O; zasilanie z łądu (OPS)).

Przegląd wytycznych dotyczących zarządzania ryzykiem cybernetycznym na morzu (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2) i określenie kolejnych kroków w celu zwiększenia cyberbezpieczeństwa na morzu

Komitet zatwierdził projekt poprawek do Wytycznych 2017 w sprawie zarządzania ryzykiem cybernetycznym na morzu (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2), który zostanie przesłany do Komitetu Ułatwień FAL 49 (marzec 2025 r.) w celu rozpatrzenia i ponownego zatwierdzenia, a następnie ukaże się jako MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 i zastąpi Tymczasowe wytyczne zawarte w dokumencie MSC.1/Circ.1526.

Poprawki zawierają dodatkowe kluczowe definicje, rozszerzenie elementów zarządzania ryzykiem cybernetycznym oraz dodatkowe informacje na temat standardów i najlepszych praktyk w zakresie wdrażania zarządzania ryzykiem cybernetycznym.

MSC 108 zaprosił państwa członkowskie do przedłożenia propozycji na przyszłą sesję dotyczącą określenia kolejnych kroków w celu zwiększenia cyberbezpieczeństwa morskiego.

Rezolucja w sprawie bezpieczeństwa morskiego na Morzu Czerwonym

Komitet przyjął rezolucję w sprawie sytuacji na Morzu Czerwonym i w Zatoce Adeńskiej w wyniku ataków Huti na statki handlowe i marynarzy. Od czasu porwania MV Galaxy Leader w listopadzie 2023 r., który pozostaje przetrzymywany wraz z załogą, na tym obszarze przeprowadzono około 50 niebezpiecznych i destabilizujących ataków morskich. Kilku marynarzy straciło życie, a inni odnieśli poważne obrażenia.

Rezolucja potępia z całą mocą nielegalne i nieuzasadnione ataki, które zagrażają bezpieczeństwu i dobrostanowi marynarzy oraz środowisku morskemu. Rezolucja wzywa do natychmiastowego zaprzestania ataków na statki handlowe oraz bezwarunkowego uwolnienia Galaxy Leader i jego załogi. Rezolucja podkreśla, że wszystkie państwa członkowskie powinny przestrzegać swoich zobowiązań wynikających z ukierunkowanego embarga ONZ na broń i podjąć niezbędne środki, aby zapobiec bezpośrednim lub pośrednim jej dostawom do Huti, zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 2216.

Rezolucja wzywa państwa członkowskie i obserwatorów do zapewnienia maksymalnej pomocy marynarzom dotkniętym atakami. Apelując do pokojowego dialogu i dyplomacji, wezwano każdą stronę, która może mieć wpływ na Huti, do jego wykorzystania w celu położenia kresu atakom.

W rezolucji zachęcono operatorów statków i statki do starannej oceny charakteru i nieprzewidywalności ostatnich wydarzeń, a także potencjału ciągłych ataków na tym obszarze, przy rozważaniu planów tranzytu, w oparciu o profil statku, potrzeby biznesowe i tolerancję ryzyka.

Przeciwdziałanie przemocy i nękanii w sektorze morskim - przyjęte poprawki do Kodeksu STCW

Komitet przyjął poprawki do Kodeksu STCW, które mają na celu zapobieganie przemocy i molestowaniu w sektorze morskim, w tym molestowaniu seksualnemu, zastraszaniu i napaściom na tle seksualnym, oraz reagowanie na nie. Projekt poprawek został zatwierdzony przez MSC 107 i poddany przeglądowi przez wspólną Trójstronną Grupę Roboczą ILO/IMO ds. identyfikacji i rozwiązywania problemów marynarzy i czynnika ludzkiego (JTWG), która spotkała się w lutym 2024 roku.

Poprawki zostały uwzględnione w tabeli A-VI/1-4 (Specyfikacja minimalnego standardu kompetencji w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności społecznej) Kodeksu STCW. Określają one nowe obowiązkowe minimalne wymagania dotyczące podstawowych szkoleń i instrukcji dla wszystkich marynarzy w przedmiotowych kwestiach. Poprawki do Kodeksu STCW mają wejść w życie 1 stycznia 2026 roku.

Komitet zatwierdził inne zalecenia JTWG, w tym uruchomienie kampanii uświadamiających i innych dalszych środków mających na celu przeciwdziałanie przemocy i molestowaniu, w tym molestowaniu seksualnemu, zastraszaniu i napaściom na tle seksualnym, mających zastosowanie do administracji, przedsiębiorstw żeglugowych, partnerów społecznych i agencji ONZ.

Piractwo i zbrojne napady na statki

Komitet wysłuchał informacji Sekretariatu na temat raportów dotyczących piractwa za rok 2023, zgodnie z którymi w 2023 r. zgłoszono do IMO 150 incydentów piractwa i zbrojnych napadów na statki, co stanowi wzrost o 15% w stosunku do poprzedniego roku.

Obszary najbardziej dotknięte aktami piractwa i zbrojnych napadów na statki w 2023 r. to Cieśnina Malakka i Singapur (85), Afryka Zachodnia (22), Morze Południowochińskie (14) i Ameryka Południowa (Pacyfik) (14), a następnie Ocean Indyjski (5), Ameryka Południowa (Karaiby) (4), Morze Arabskie (2), Afryka Wschodnia (2), Ameryka Południowa (Atlantyk) (1) i Morze Śródziemne (1).

Komitet odnotował działania IMO mające na celu zwalczanie piractwa i zbrojnych napadów na statki na poziomie regionalnym, które obejmują inicjatywy, takie jak umowa o współpracy regionalnej w sprawie zwalczania piractwa i zbrojnych napadów na statki w Azji (ReCAAP-ISC), Kodeks postępowania z Dżibuti (z poprawką Jeddah), obejmujący zachodni Ocean Indyjski i Zatokę Adeńską, oraz Kodeks postępowania z Jaunde, obejmujący Zatokę Gwinejską.

Komitet zachęcił państwa członkowskie do dalszego wspierania funduszu powierniczego Kodeksu postępowania z Dżibuti, wspierania wysiłków na rzecz wdrożenia Kodeksu postępowania z Jaunde w Zatoce Gwinejskiej oraz rozważenia możliwości współpracy finansowej.

Certyfikacja personelu statków rybackich – przegląd Konwencji STCW-F z 1995 r. i przyjęcie nowego Kodeksu STCW-F

Komitet przyjął poprawiony załącznik do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, załóg statków rybackich, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1995 (STCW-F 1995) wraz z nowym obowiązkowym Kodeksem STCW-F.

Konwencja STCW-F jest wiążącym traktatem, który określa wymagania w zakresie certyfikacji, pełnienia wacht i minimalnych wymagań szkoleniowych dla personelu statków rybackich. Zmienione przepisy i związane z nimi nowy Kodeks STCW-F mają na celu zaspokojenie bieżących potrzeb sektora rybołówstwa.

Oba instrumenty wspierają harmonizację kwalifikacji poprzez wprowadzenie minimalnego poziomu kompetencji dla personelu pracującego na statkach rybackich, do których Konwencja ma zastosowanie. Zmiany mają na celu ułatwienie swobodnego transferu personelu statków rybackich i uznawanie certyfikatów pomiędzy krajami, które ratyfikowały i wdrożyły Konwencję STCW-F.

Oczekuje się, że poprawki do Konwencji STCW-F oraz nowy Kodeks STCW-F wejdą w życie 1 stycznia 2026 roku.

Nowe wytyczne dotyczące badań lekarskich personelu statków rybackich

Komitet zatwierdził projekt nowych wytycznych w sprawie badań lekarskich personelu statków rybackich, który został sfinalizowany przez Wspólną Grupę Roboczą ILO/IMO (JWG) ds. wytycznych w sprawie badań lekarskich personelu statków rybackich/rybaków. Wytyczne mają na celu usprawnienie procesu przeprowadzania badań lekarskich personelu statków rybackich na całym świecie, poprawę zdrowia i bezpieczeństwa personelu statków rybackich, i przyczynić się tym samym do zmniejszenia liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w sektorze rybołówstwa.

Wytyczne obowiązują od daty wejścia w życie poprawek do Konwencji STCW-F i nowego Kodeksu STCW-F.

Raporty podkomitetów HTW, CCC, III, NCSR oraz SDC

Podkomitet ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych (HTW)

Komitet zatwierdził raport z HTW 10 i podjął następujące działania:

- zatwierdził wykaz konkretnych obszarów, metodologię i harmonogram kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW;
- zatwierdził utworzenie Międzysesyjnej grupy roboczej ds. kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW;
- zatwierdził włączenie 22 kompetentnych osób rekomendowanych przez dwie Strony do listy kompetentnych osób prowadzonej przez Sekretarza Generalnego. Osoby te mogą zostać wezwane do udziału w panelach, które dokonują przeglądu informacji na temat zgodności państw członkowskich z Konwencją STCW. Przedstawiają one swoje ustalenia Sekretarzowi Generalnemu IMO, który z kolei składa do MSC raporty dotyczące Stron, które w pełni przestrzegają Konwencji („biała lista”).

Podkomitet ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC)

Komitet zatwierdził raport z CCC 9 i podjął następujące działania:

- zatwierdził projekt okólnika MSC w sprawie Tymczasowych wytycznych dotyczących wykorzystania ładunku LPG jako paliwa;
- zatwierdził zaktualizowany plan pracy dotyczący rozwoju nowych paliw alternatywnych, w tym posiedzenie Międzysesyjnej grupy roboczej ds. opracowania przepisów technicznych dotyczących bezpieczeństwa statków stosujących paliwa alternatywne w dniach 9-13 września 2024 r., bezpośrednio przed CCC 10;
- zatwierdził projekt okólnika MSC ws. Znowelizowanych wytycznych dotyczących stosowania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych jako MSC.1/Circ.1599/Rev.3;
- zatwierdził projekt okólnika MSC ws. Wytycznych dotyczących akceptacji alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych na statkach przewożących skroplone gazy luzem oraz statkach wykorzystujących gazy lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu jako MSC.1/Circ.1622/Rev.1;
- przyjął projekt rezolucji MSC ws. Zmienionych tymczasowych zaleceń dotyczących przewozu skroplonego wodoru luzem;

- zatwierdził projekt poprawek do Kodeksu IGC (pkt. 16.9.2 dot. stosowania ładunku jako paliwa w odniesieniu do paliw i technologii alternatywnych), które mają zostać przyjęte na MSC 109 i wejść w życie 1 lipca 2026 r.

Podkomitet ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III)

Komitet zatwierdził raport z III 9 i podjął następujące działania:

- zatwierdził, pod warunkiem podjęcia równoległej decyzji przez Komitet MEPC, wydanie okólnika III.3/Circ.10 w sprawie analizy i statystyki wypadków, zawierającego uwagi dotyczące raportów z dochodzeń w sprawie wypadków;
- zatwierdził, pod warunkiem podjęcia równoległej decyzji przez Komitet MEPC, wydanie okólnika III.3/Circ.11 ws. opracowania wniosków wyciągniętych przez państwo prowadzące dochodzenie w zakresie bezpieczeństwa morskiego w celu promowania świadomości oczekiwania wypełnienia pola dotyczącego wyciągniętych wniosków wraz z dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- zatwierdził wydanie okólnika III.3/Circ.12 ws. kwestionariusza badania wypadków dotyczących kolizji statków rybackich w celu dalszej analizy kwestii bezpieczeństwa przez Grupę korespondencyjną ds. analizy raportów z dochodzeń morskich;
- zatwierdził, pod warunkiem podjęcia równoległej decyzji przez MEPC, projekt okólnika MSC-MEPC.2 ws. wytycznych dotyczących systemu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS), aby pomóc we wdrażaniu Kodeksu III przez państwa członkowskie, odnotowując, że prace nad tym dokumentem zostały zakończone;
- rozważył kwestię odpowiedniego języka stosowanego w świadectwach okrętowych, w szczególności w odniesieniu do pola nazw statków, firm i adresów, które mogą być zapisane specjalnymi znakami języka krajowego.

Podkomitet ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa

Komitet zatwierdził raport z NCSR 10 i podjął następujące działania:

- zatwierdził projekt okólnika SN ws. uznania systemu raportowania statków w cieśninie Pentland Firth (PENTREP), do wdrożenia w dniu 1 grudnia 2024 r. (SN.1/Circ.343);
- zatwierdził projekt okólnika MSC.1/Circ.1610/Rev.1 ws. opisów usług morskich w kontekście e-nawigacji (MSC.1/Circ.1610/Rev.1);
- przyjął projekt rezolucji MSC.530(106)/Rev.1 ws. standardów wydajności systemów zobrazowania map elektronicznych i systemów informacyjnych (ECDIS) (MSC.530(106)/Rev.1);
- zatwierdził projekt okólnika MSC.1/Circ.1310/Rev.2 ws. Wspólnego Podręcznika IMO/IHO/WMO dotyczącego informacji o bezpieczeństwie morskim, do wdrożenia od 1 stycznia 2025 r.

Podkomitet ds. Projektowania i Konstrukcji Statków (SDC)

Komitet zatwierdził raport z SDC 10 i podjął następujące działania:

- zatwierdził projekt okólnika MSC ws. „Zmienionych wytycznych dotyczących alternatywnych projektów i rozwiązań dla rozdziałów II-1 i III Konwencji SOLAS”, do rozpowszechnienia jako MSC.1/Circ.1212/Rev.2;
- zatwierdził projekt okólnika MSC ws. „Ujednoliconych interpretacji rozdziałów II-1 i XII SOLAS, wymagań technicznych dotyczących środków dostępu do inspekcji (rez. MSC.158(78)) oraz standardów wydajności dla sygnalizatorów poziomu wody na

- statkach podlegających prawidłom II-1/25, II-1/25-1 i XII/12 SOLAS (rez. MSC.188(79)/Rev.2)", w odniesieniu do standardów wydajności dla sygnalizatorów poziomu wody, do rozpowszechnienia jako MSC.1/Circ.1572/Rev.2;
- zatwierdził projekt okólnika MSC ws. „Ujednoliconej interpretacji prawidła XV/5.1 Konwencji SOLAS XV/5.1 i paragrafu 3.5 części 1 Kodeksu IP w celu zharmonizowania świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego z certyfikatami bezpieczeństwa SOLAS”;
 - zatwierdził projekt okólnika MSC ws. „Ujednoliconych interpretacji Kodeksu poziomu hałasu na statkach (rez. MSC.337(91))”, do rozpowszechnienia jako MSC.1/Circ.1572/Rev.2;
 - zatwierdził projekt okólnika MSC ws. „Ujednoliconych interpretacji prawideł II-2/9 i II-2/13 Konwencji SOLAS”, do rozpowszechnienia jako MSC.1/Circ.1511/Rev.1.

Wstępne zestawienie rezolucji przyjętych na MSC 108

Rez. MSC.549(108) – AMENDMENTS TO CHAPTER II-1 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Rez. MSC.550(108) – AMENDMENTS TO CHAPTERS II-2 AND V OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Rez. MSC.551(108) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS USING GASES OR OTHER LOW-FLASHPOINT FUELS (IGF CODE)

Rez. MSC.552(108) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SAFE CARRIAGE OF GRAIN IN BULK (RESOLUTION MSC.23(59))

Rez. MSC.553(108) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS, 2011 (2011 ESP CODE)

Rez. MSC.554(108) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE (LSA) CODE

Rez. MSC.555(108) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)

Rez. MSC.556(108) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE

Rez. MSC.557(108) – AMENDMENTS TO THE PERFORMANCE STANDARD FOR PROTECTIVE COATINGS FOR DEDICATED SEAWATER BALLAST TANKS IN ALL TYPES OF SHIPS AND DOUBLE-SIDE SKIN SPACES OF BULK CARRIERS (RESOLUTION MSC.215(82))

Rez. MSC.558(108) – AMENDMENTS TO THE PERFORMANCE STANDARD FOR PROTECTIVE COATINGS FOR CARGO OIL TANKS OF CRUDE OIL TANKERS (RESOLUTION MSC.288(87))

Rez. MSC.559(108) – AMENDMENTS TO THE REQUIREMENTS FOR MAINTENANCE, THOROUGH EXAMINATION, OPERATIONAL TESTING, OVERHAUL AND REPAIR OF LIFEBOATS AND RESCUE BOATS, LAUNCHING APPLIANCES AND RELEASE GEAR (RESOLUTION MSC.402(96))

Rez. MSC.560(108) – AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS' TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE

Rez. MSC.561(108) – AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING VESSEL PERSONNEL, 1995

Rez. MSC.562(108) – STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING VESSEL PERSONNEL (STCW-F) CODE

Rez. MSC.563(108) – AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON TESTING OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70))

Rez. MSC.564(108) – SECURITY SITUATION IN THE RED SEA AND GULF OF ADEN RESULTING FROM HOUTHU ATTACKS ON COMMERCIAL SHIPS AND SEAFARERS

Rez. MSC.530(106)/REV.1– PERFORMANCE STANDARDS FOR ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEMS (ECDIS)

Rez. MSC.565(108) – REVISED INTERIM RECOMMENDATIONS FOR CARRIAGE OF LIQUEFIED HYDROGEN IN BULK

Wstępne zestawienie okólników zatwierdzonych na MSC 108

MSC-MEPC.2/Circ.18 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with MARPOL Annex VI and SOLAS chapter II-2

MSC.1/Circ.1677 Voluntary early implementation of the amendments to paragraphs 4.2.2 and 8.4.1 to 8.4.3 of the IGF code, adopted by resolution MSC.551(108)

MSC.1/Circ.1628/Rev.2 Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms (personal life-saving appliances)

MSC.1/Circ.1456/Rev.1 Revised unified interpretations of SOLAS chapter II-2 and the FSS and FTP Codes

MSC.1/Circ.1588/Rev.3 Revised emergency response procedures for ships carrying dangerous goods (EmS Guide)

MSC.1/Circ.1330/Rev.1 Revised guidelines for maintenance and repair of protective coatings

MSC.1/Circ.1399/Rev.1 Revised guidelines on procedures for in-service maintenance and repair of coating systems for cargo oil tanks of crude oil tankers

MSC.1/Circ.1678 Guidelines on the medical examination of fishing vessel personnel

MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 Guidelines on maritime cyber risk management

SN.1/Circ.343 Recognition of ship reporting system in the Pentland Firth (PENTREP)

MSC.1/Circ.1610/Rev.1 Descriptions of Maritime Services in the context of e-navigation

MSC.1/Circ.1310/Rev.2 Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information

MSC-MEPC.2/Circ.19 Guidance in relation to the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) to assist in the implementation of the III Code by Member States

MSC.1/Circ.1599/Rev.3 Revised guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service

MSC.1/Circ.1622/Rev.1 Revised Guidelines for the acceptance of alternative metallic materials for cryogenic service in ships carrying liquefied gases in bulk and ships using gases or other low-flashpoint fuels

MSC.1/Circ.1679 Interim guidelines for use of LPG cargo as fuel

MSC.1/Circ.1212/Rev.2 Revised guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III

MSC.1/Circ.1572/Rev.2 Unified interpretations of SOLAS chapters II-1 and XII, the technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)); and the Performance standards for water level detectors on ships subject to SOLAS regulations II-1/25 and 25-1, and XII/12 (resolution MSC.188(79)/Rev.2)

MSC.1/Circ.1680 Unified interpretations of SOLAS regulation XV/5.1 and paragraph 3.5 of part 1 of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) on the harmonization of the Industrial Personnel Safety Certificate with SOLAS safety certificates

MSC.1/Circ.1509/Rev.1 Unified interpretations of the Code on Noise Levels on Board Ships (resolution MSC.337(91))

MSC.1/Circ.1511/Rev.1 Unified interpretations of SOLAS regulations II-2/9 and 13

MSC.1/Circ.797/Rev.40 List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code

MSC.1/Circ.1164/Rev.28 Update of the reports of independent evaluation

MSC.1/Circ.1500/Rev.3 Revised guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments