



# OŚRODEK DS. IMO

## BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 10/2024

# Najważniejsze postanowienia 10 sesji Podkomitetu IMO ds. implementacji instrumentów IMO (III 10)

Na 10. sesji Podkomitetu ds. Implementacji instrumentów IMO (III), która odbyła się w dniach od 22 do 26 lipca 2024 r. omawiano szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

#### **Tymczasowe zalecenia mające pomóc we wdrożeniu Porozumienia Kapsztadzkiego**

Porozumienie Kapsztadzkie z 2012 r. (CTA) jest globalnym traktatem dotyczącym bezpieczeństwa statków rybackich. Ten wiążący międzynarodowo instrument określa minimalne wymagania dotyczące projektowania, budowy, wyposażenia i inspekcji statków rybackich o długości 24 metrów i większej lub równoważnej w tonażu brutto. Wejście w życie Porozumienia stworzyłoby solidniejsze ramy prawne IMO dla bezpieczeństwa statków rybackich i ich personelu.

Podkomitet zatwierdził projekt rezolucji MSC zawierającej Tymczasowe zalecenia mające pomóc organom kompetentnym we wdrożeniu CTA w celu przedłożenia ich na 109 sesję Komitetu MSC ich odpowiedniego rozważenia i przyjęcia. Biorąc pod uwagę, że oczekuje się, że kryteria wejścia w życie zostaną spełnione w najbliższej przyszłości, zalecenia byłyby pomocne przy zachęcaniu do większej liczby ratyfikacji i wsparcia wczesnego wdrożenia, jeśli którekolwiek państwo członkowskie chciałoby się tego podjąć.

Na dzień dzisiejszy do Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. przystąpiły 22 umawiające się państwa, tym samym spełniając jedno z kryteriów wejścia w życie Porozumienia, przy łącznej liczbie 2 636 zadeklarowanych statków rybackich o długości 24 metrów i większej, działających na pełnym morzu. Drugie kryterium zostanie spełnione po zadeklarowaniu 3 600 statków rybackich przez kolejne państwa przystępujące.

#### **Analiza raportów z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa morskiego**

Podkomitet dokonał przeglądu analizy 37 raportów z dochodzeń w sprawie wypadków morskich przesłanych przez administracje państw członkowskich w ciągu ostatnich pięciu lat. Zdobyte doświadczenia zostały zatwierdzone w celu ich publikacji na stronie internetowej IMO.

Przeanalizowane raporty z dochodzeń obejmowały poważne wypadki, w tym wypadki przy pracy, pożary i eksplozje, kolizje, wywrócenia i awarie sprzętu. Administracje zidentyfikowały szereg wniosków wyciągniętych z każdego z tych zdarzeń, dotyczących między innymi planowania i procedur, oceny ryzyka, zagrożeń pożarowych, projektowania i obsługi sprzętu, kultury bezpieczeństwa i świadomości na statkach oraz czynników zarządzania.

Podkomitet został poinformowany, że wskaźnik przekazywania raportów z dochodzeń do IMO wynosi obecnie 73,6% i wzrósł przez 3 lata z 61,5%.

#### **Zalecenia dotyczące zapobiegania kolizjom ze statkami rybackimi**

Podkomitet zgodził się na projekt okólnika MSC w sprawie zaleceń dla administracji krajowych w celu zapobiegania kolizjom ze statkami rybackimi, w celu przedłożenia do rozpatrzenia i zatwierdzenia przez MSC 109 w grudniu 2024 roku.

Projekt okólnika MSC został opracowany na podstawie analizy ponad 300 kolizji między statkami rybackimi, a statkami handlowymi, która wykazała, że mniej niż 20% statków rybackich zaangażowanych w kolizje posiadało działający system AIS lub VHF w momencie zdarzenia, co utrudniało komunikację między statkami.

Biorąc pod uwagę liczbę kolizji między statkami rybackimi, a statkami handlowymi, zachęca się państwa członkowskie do ustanowienia lub rozszerzenia zasad/przepisów dotyczących przewozu i korzystania z AIS i VHF przez krajowe statki rybackie, biorąc pod uwagę dostępność zarówno jednostek AIS klasy A, jak i klasy B, oraz wytyczne zawarte w okólniku MSC.1/Circ.803/Rev.1 z dnia 16 maja 2022 r. dla wszystkich statków niepodlegających Konwencji SOLAS (statków, do których nie ma zastosowania rozdział IV Konwencji SOLAS z 1974 r. i rozdział IV Konwencji STCW z 1978 r.).

#### **Zagadnienia związane z harmonizacją kontroli państwa portu (PSC)**

Podkomitet rozpatrzył projekt poprawek do rezolucji Zgromadzenia w sprawie procedur kontroli państwa portu, 2023 (rezolucja A.1185(33)), w tym:

- nowy Dodatek dotyczący Wytycznych w sprawie środków kontroli i zgodności w celu zwiększenia ochrony na morzu; oraz
- zmiany w Wytycznych dotyczących zatrzymywania statków.

Podkomitet zgodził się na dalszy rozwój projektu poprawek do Procedur PSC w okresie międzysesyjnym za pośrednictwem Grupy Korespondencyjnej ds. środków harmonizacji działań i procedur PSC na całym świecie.

Oczekuje się, że projekt poprawek do Procedur PSC zostanie sfinalizowany na III 11, przed przedłożeniem, z upoważnienia MSC i MEPC, na 34. sesję Zgromadzenia (A 34) w celu odpowiednio rozpatrzenia i przyjęcia w 2025 roku.

#### **Projekt zmienionego kursu modelowego 3.09 dotyczącego PSC**

Podkomitet poczynił znaczne postępy w pracach nad projektem poprawionego kursu modelowego 3.09 dotyczącego PSC. Oczekuje się, że kurs modelowy zostanie sfinalizowany i zatwierdzony na następnej sesji Podkomitetu w lipcu 2025 r. (III 11).

#### **Analiza Skonsolidowanych raportów podsumowujących z audytów (CASR)**

Podkomitet przeanalizował sześć CASR z 82 audytów przeprowadzonych przez Sekretariat w latach 2016-2022, aby określić obszary, w których można zapewnić pomoc państwom członkowskim poprzez współpracę techniczną IMO, a także przepisy dotyczące przeglądu stosowności i skuteczności przez odpowiednie organy IMO.

Analiza objęła:

- główne obszary, w których brakuje skutecznego wdrożenia i egzekwowania odpowiednich obowiązkowych instrumentów IMO i Kodeksu III;
- powtarzające się odniesienia do wymagań obowiązkowych instrumentów IMO, które nie zostały skutecznie wdrożone;
- główne obszary przyczyn źródłowych i konkretne kwestie/trudności w ramach każdego obszaru dla głównych obszarów powtarzających się ustaleń/obserwacji;
- zidentyfikowane potrzeby w zakresie dodatkowej pomocy w celu wsparcia państw członkowskich; oraz
- analizę skuteczności i adekwatności zidentyfikowanych przepisów obowiązkowych instrumentów IMO.

Analiza obserwacji/ustaleń z 82 audytów pokazuje, że 42% ustaleń dotyczy odpowiedzialności i obowiązków państwa bandery, a następnie wspólnych obszarów (27%), państw nadbrzeżnych (16%) i państw portu (15%).

W przypadku państw bandery, w obszarze wdrażania, główne ustalenia są związane z brakiem wdrażania polityk poprzez wydawanie krajowych przepisów i wytycznych oraz poprzez przydzielanie obowiązków w zakresie aktualizacji i przeglądu wszelkich przyjętych odpowiednich polityk.

W obszarze egzekwowania prawa, główne ustalenia związane są z brakiem odpowiednich krajowych przepisów prawnych, wewnętrznych dyrektyw i zasobów ludzkich w celu zapewnienia skutecznego egzekwowania prawa i zgodności z międzynarodowymi zobowiązaniami. Ponadto w wielu przypadkach stwierdzono brak odpowiednio surowych kar, które zniechęcałyby do naruszania międzynarodowych zasad i standardów w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych.

Podkomitet zalecił, aby Komitet MSC i Komitet MEPC zatwierdziły wyniki analizy CASR i przekazały jej wyniki Radzie.

Podkomitet zalecił, aby MSC zainicjował przegląd adekwatności i skuteczności niektórych przepisów obowiązkowych instrumentów IMO, przekazując wstępną analizę kryteriów określania adekwatności i skuteczności do Podkomitetów ds. NCSR, CCC oraz HTW, w celu dalszego przeglądu i złożenia raportu do MSC.

### **Opracowanie zaleceń dotyczących zdalnych metod przeglądów, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS**

Zgodnie z harmonogramem prac uzgodnionym na III 8, Podkomitet kontynuował prace nad opracowaniem projektu zaleceń dotyczących ocen i zastosowań zdalnych przeglądów, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS, wraz z powiązanym okólnikiem MSC-MEPC.

Zalecenia odnoszą się do potrzeby harmonizacji wymagań dotyczących stosowania metod zdalnych do przeglądów, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS wchodzących w zakres Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (HSSC), Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) oraz Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS), z późniejszymi zmianami.

Podkomitet był zdania, że tymczasowe audyty ISM powinny być przeprowadzane osobiście, z wyjątkiem tymczasowych audytów DOC (dokument zgodności), gdy nowy typ statku ma zostać dodany do istniejącego dokumentu zgodności. Podkomitet był również zdania, że stosowanie zdalnej weryfikacji ISPS zamiast osobistej obecności powinno być ograniczone do nadzwyczajnych okoliczności, biorąc pod uwagę wysoce wrażliwy charakter informacji poruszanych w weryfikacjach ISPS.

Podkomitet ponownie powołał Grupę Korespondencyjną ds. Wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, Otwartej Listy zobowiązań oraz Zaleceń dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji w celu dalszego rozwijania zaleceń.

Oczekuje się, że zalecenia zostaną sfinalizowane na następnej sesji (III 11), a następnie przedłożone Komitetom MSC i MEPC odpowiednio do rozpatrzenia i zatwierdzenia.

**Poprawki do Wytycznych dotyczących Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (Wytyczne HSSC)**

Podkomitet poczynił postępy w pracach nad opracowaniem projektu poprawek do Wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, 2023 (rezolucja A.1186(33)). Wytyczne ułatwiają zharmonizowane, spójne i terminowe globalne wdrażanie różnych instrumentów IMO oraz zapewniają wytyczne dotyczące prac związanych z przeglądem i certyfikacją.

Projekt zmian jest konsekwencją spodziewanych poprawek do instrumentów IMO wchodzących w życie do 31 grudnia 2025 r. włącznie.

Podkomitet zlecił Grupie Korespondencyjnej kontynuowanie prac nad poprawkami w trybie międzysesyjnym, w celu ich sfinalizowania na następnej sesji III 11. Skonsolidowany tekst zostanie następnie przedłożony na 34 sesji Zgromadzenia (A34) do odpowiedniego rozpatrzenia i przyjęcia.