



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 10/2026

Zestawienie postanowień IMO – I półrocze 2026 r.

ZESTAWIENIE WYMAGAŃ IMO W I PÓŁROCZU 2026 R.**REZOLUCJE 111 sesji KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO (MSC 111)****(13-22.05.2026 r.)**

Rezolucja MSC.582 (111) Działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz marynarzy na Morzu Arabskim, Morzu Omańskim i w regionie Zatoki Perskiej, w szczególności w cieśninie Ormuz i w jej okolicach, wynikające z bezprawnych działań Islamskiej Republiki Iranu.

Rezolucja podkreśla poważny wpływ bezprawnych działań Islamskiej Republiki Iranu na bezpieczeństwo żeglugi oraz integralność globalnych łańcuchów dostaw i żąda m.in., aby Islamska Republika Iranu natychmiast i bezwarunkowo zaprzestała ataków na terytoria państw członkowskich Rady Współpracy Zatoki Perskiej oraz Jordanii, w tym na ich morza terytorialne, a także ataków w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy, usunęła wszelkie miny morskie, które mogła założyć w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy, oraz powstrzymała się od wszelkich działań lub gróźb mających na celu zamknięcie, utrudnianie lub inne zakłócanie międzynarodowej żeglugi w tym regionie. Rezolucja apeluje jednocześnie o przestrzeganie przez Iran zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, w szczególności o zapewnienie niezakłóconego tranzytu statków przez Cieśninę Ormuz.

W rezolucji wyrażono kondolencje rodzinom wszystkich marynarzy, którzy stracili życie od początku ataków i głębokie zaniepokojenie stosowaniem przez Islamską Republikę Iranu bezzałogowych systemów powietrznych (UAS), pocisków i min morskich w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy, co stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i marynarzy.

Rezolucja wzywa państwa członkowskie do wsparcia wysiłków Sekretarza Generalnego na rzecz ułatwienia bezpiecznej ewakuacji statków handlowych z obszarów dotkniętych konfliktem do bezpiecznego miejsca i podkreśla kluczowe znaczenie zachowania praw i swobody żeglugi statków handlowych na Morzu Arabskim i Morzu Omańskim oraz prawa do tranzytowego przepływu przez Cieśninę Ormuz.

Rezolucja wzywa też państwa członkowskie do podjęcia środków mających na celu zapewnienie odpowiednich dostaw wody, żywności, paliwa i innych niezbędnych środków zaopatrzenia dla statków, które obecnie nie są w stanie opuścić tego regionu, jak również zachęca państwa do ułatwiania, w razie potrzeby, operacji zmiany i odnowienia załogi zgodnie z międzynarodowymi standardami, w celu ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i dobrostanu marynarzy dotkniętych tą sytuacją.

Rezolucja wzywa państwa członkowskie do zgłaszania swoich obaw na forum Rady Bezpieczeństwa ONZ, Zgromadzenia Ogólnego ONZ oraz w innych wyspecjalizowanych agencjach ONZ, w związku z wpływem ataków Islamskiej Republiki Iranu na terytoria, w tym morza terytorialne, państw członkowskich Rady Współpracy Zatoki Perskiej i Jordanii, a także jej gróźb i ataków na statki oraz prób zamknięcia Cieśniny Ormuz, na marynarzy, pracowników portowych, globalne łańcuchy dostaw, bezpieczeństwo energetyczne i żywnościowe oraz bezpieczeństwo i ochronę żeglugi i ładunków.

Rezolucja apeluje, aby państwa członkowskie zwróciły się do tych organów o podjęcie kroków mających na celu położenie kresu bezprawnym działaniom Iranu i złagodzenie ich szkodliwych skutków, przeciwdziałanie zagrożeniu, jakie stanowią bezzałogowe statki powietrzne (UAS), pociski, pociski artyleryjskie, łodzie-drony i miny morskie dla statków handlowych

i pasażerskich w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy, a także o zapewnienie ochrony swobody żeglugi, z której korzystają statki handlowe i pasażerskie.

Rezolucja zwraca się do Sekretarza Generalnego o ściśle monitorowanie sytuacji, regularne przekazywanie aktualnych informacji na temat skutków ataków Islamskiej Republiki Iranu na żeglugę międzynarodową, dobrostan marynarzy i pracowników portowych oraz bezpieczeństwo ładunków, a także o informowanie państw członkowskich i odpowiednich organów IMO.

Rezolucja MSC.583(111) Poprawki do rozdziałów IV i V i Dodatku (Certyfikaty) Konwencji SOLAS, 1974

Rozdział IV

Prawidło IV/5 – Poprawka wprowadza nowy paragraf nakładający na rządy obowiązek korzystania z uznanych mobilnych służb satelitarnych przy rozpowszechnianiu informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego (MSI) oraz poszukiwania i ratownictwa (SAR) poprzez usługę rozszerzonego wywołania grupowego (EGC) w obszarach ich odpowiedzialności.

Rozdział V

Prawidło V/4 - Poprawka zobowiązuje rządy-sygnatariuszy do zapewnienia szybkiego przekazywania informacji o zagrożeniach nawigacyjnych pochodzących z wiarygodnych źródeł wszystkim zainteresowanym stronom i rządom, z należyтым uwzględnieniem wymogów dotyczących łączności radiowej, oraz odwołuje się do wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO).

Prawidło V/5 - Poprawka ma na celu wzmocnienie porozumień o współpracy meteorologicznej między rządami umawiających się stron, z wyraźnym odniesieniem do wymogów dotyczących koordynacji łączności radiowej.

Prawidła V/18 i V/19 – Poprawka wprowadza system wymiany danych VHF (VDES) jako alternatywę dla systemów automatycznej identyfikacji (AIS). Określa wymagania dotyczące wyposażenia AIS i VDES dla statków o pojemności brutto 300 i więcej w żegludze międzynarodowej, statków towarowych o pojemności 500 i więcej (niezależnie od rodzaju żeglugi) oraz wszystkich statków pasażerskich.

Prawidło V/19-1 – Poprawka zwalnia statki wyposażone w AIS lub VDES, operujące wyłącznie w obszarze morskim A1 z wymogów dotyczących LRIT.

Dodatek (Certyfikaty) – Rezolucja wprowadza poprawki we Wzorach P (dla statków pasażerskich), E oraz C (dla statków towarowych). Zmiany te odzwierciedlają włączenie systemu VDES jako alternatywy dla AIS w sekcji dotyczącej urządzeń nawigacyjnych w certyfikatach bezpieczeństwa wyposażenia.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Rezolucja MSC.584(111) Poprawki do Kodeksu ESP, 2011 (Międzynarodowy kodeks wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych, 2011)

Poprawki umożliwiają wykorzystanie technik zdalnej inspekcji (*Remote Inspection Techniques* – RIT) jako wsparcia dla inspektorów przeprowadzających szczegółowe oględziny podczas przeglądu statków, do których Kodeks ma zastosowanie. Zapisy stanowią, że RIT powinien być

stosowany jako narzędzie uzupełniające oraz że systemy RIT powinny zapewniać taki sam poziom pewności jak szczegółowe oględziny wizualne. Poprawki do Kodeksu ESP określają m.in. sposób, w jaki mają być przeprowadzane przeglądy RIT oraz zasady i procedury dla administracji w zakresie certyfikacji firm RIT.

Zmiany zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2028 roku i będą miały zastosowanie do nowych i istniejących masowców i zbiornikowców.

Rezolucja MSC.585(111) Poprawki do Kodeksu HSC, 1994 (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich)

Rezolucja MSC.586(111) Poprawki do Kodeksu HSC, 2000 (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich)

Poprawki wprowadzają system wymiany danych VHF (VDES) jako rozwiązanie równorzędne dla powszechnie stosowanego systemu AIS.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Rezolucja MSC.587(111) Poprawki do Kodeksu IMDG (Międzynarodowy morski kodeks przewozu towarów niebezpiecznych)

Rezolucja zawiera poprawki 43-26 do Międzynarodowego morskiego kodeksu przewozu towarów niebezpiecznych (IMDG), które dotyczą m.in. transportu pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwami tradycyjnymi, pojazdów hybrydowych oraz pojazdów zasilanych akumulatorami litowymi. Nowo wprowadzony przepis specjalny 980 oraz poprawki do SP961 i SP962 mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa i przejrzystości przepisów dotyczących transportu pojazdów.

Najważniejsze zmiany obejmują:

- SP980: Zakazuje transportu niebezpiecznych pojazdów, zgodnie z para. 1.1.3.1 Kodeksu i nakłada na nadawców obowiązek przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa w przypadku, gdy pojazd posiada określone uszkodzenia. I tak, wprowadza się zakaz transportu pojazdów stwarzających zagrożenie/a bezpieczeństwa, w których występuje wyciek płynów, poważne uszkodzenia instalacji elektrycznej lub systemów bezpieczeństwa.
- SP961: Zaktualizowane kryteria zwolnienia dla pojazdów znajdujących się w wyznaczonych przestrzeniach lub posiadających określone konfiguracje paliwowe/akumulatorowe.
- SP962: Dotyczy pojazdów niespełniających warunków SP961, z bardziej rygorystycznymi wymaganiami dotyczącymi poziomu paliwa i zabezpieczenia akumulatorów.

Nowa wersja Kodeksu zacznie obowiązywać z dniem 1 stycznia 2028 roku, ale może być stosowana na zasadach dobrowolności od 1 stycznia 2027 r.

Rezolucja MSC.588(111) Poprawki do Kodeksu IP (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy)

Poprawki do Części IV/2 - Podział grodziowy i stateczność, dostosowują przepisy do prawidła V/2.2 Kodeksu IP, zwiększając masę każdego pracownika przemysłowego z 75 kg do 90 kg. Masa ta jest wykorzystywana w obliczeniach stateczności dla statków towarowych przewożących więcej niż 12 pracowników personelu przemysłowego:

1. dla których umowa na budowę została zawarta w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie; lub
2. w przypadku braku umowy o budowę, których stępka została położona lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 lipca 2028 r. lub po tej dacie; lub
3. których dostawa ma nastąpić w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Rezolucja MSC.589(111) Poprawki do Kodeksu LSA

Zmiany dotyczą:

- Wymagania dla pasów ratunkowych - pasy ratunkowe dostarczone 1 stycznia 2026 roku lub po tej dacie muszą obracać ciało nieprzytomnej osoby z twarzą do dołu w wodzie do pozycji twarzą do góry w średnim czasie nieprzekraczającym czasu wzorcowego (RTD) o więcej niż jedną sekundę.
- Zmieniono wymogi dotyczące haków łodziowych dla jednostek zainstalowanych od 1 stycznia 2026 roku. Mechanizm musi zapobiegać przypadkowemu zwolnieniu podczas podnoszenia – hak nie może przenosić żadnego obciążenia, dopóki nie zostanie całkowicie zresetowany.
- Dla jednostek zainstalowanych od 1 stycznia 2029 roku wprowadzono wymóg zapewnienia wentylacji na poziomie co najmniej 5 m³/h na osobę przez okres nie krótszy niż 24 godziny.
- Wprowadzono nowe standardy dla urządzeń do testowania łodzi swobodnego spadku zainstalowanych od 1 stycznia 2031 roku. Urządzenia do testowania zwalniania pod obciążeniem (bez wodowania) muszą być projektowane ze współczynnikiem bezpieczeństwa wynoszącym co najmniej 6. Elementy wystawione na działanie środowiska morskiego muszą być wykonane z materiałów odpornych na korozję bez konieczności stosowania powłok lub cynkowania.
- Dla łodzi ratowniczych o masie do 700 kg (zainstalowanych od 2024 r.) dopuszczono możliwość wodowania bez zmagazynowanej energii mechanicznej, jeśli ręczne podnoszenie i ustawienie w pozycji do wsiadania jest możliwe przez jedną osobę;
- Zaktualizowano formułę obliczania prędkości opuszczania dla w pełni załadowanych łodzi ratunkowych i ratowniczych zainstalowanych od 1 stycznia 2026 roku, przy czym maksymalna prędkość nie powinna przekraczać 1,3 m/s.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Rezolucja MSC.590(111) Poprawki do Rezolucji MSC.402(96) - Wymagania dotyczące konserwacji, szczegółowych oględzin, prób eksploatacyjnych, remontów i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalnających

Rezolucja rozszerza listę systemów i urządzeń podlegających corocznym szczegółowym oględzinom i próbom eksploatacyjnym (cz. 6.2 rezolucji) o urządzenie do testowania systemu zwalniania pod obciążeniem bez wodowania łodzi ratunkowej (dotyczy wyłącznie łodzi ratunkowych swobodnego spadku), jak również wprowadza stosowne odniesienia do Kodeksu LSA w paragrafie 6.2.7 rezolucji.

Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2028 r. i będą miały zastosowanie do łodzi ratunkowych swobodnego spadku zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie, lub których data dostawy zawarta w kontrakcie na statek przypada w dniu 1 stycznia

2031 r. lub po tej dacie, lub – w przypadku braku w kontrakcie daty dostawy na statek – które zostały faktycznie dostarczone na statek w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie.

Rezolucja MSC.591 (111) Poprawki do Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966

Poprawka do przepisu 25 wprowadza konieczność montażu poręczy lub nadburci wokół wszystkich odsłoniętych otworów dostępu do morza, które są dostępne dla załogi podczas żeglugi.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Rezolucja MSC.509(105)/Rev.2 Zmienione Postanowienia dotyczące usług radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)

Rezolucja zawiera 6 aneksów:

Aneks 1 - Zalecenie dotyczące świadczenia usług radiowych dla GMDSS:

- Zobowiązuje rządy do ustanawiania (samodzielnie lub we współpracy z innymi państwami) stacji brzegowych niezbędnych do wyznaczenia obszarów morskich A1, A2, A3 lub A4 u swoich wybrzeży.
- Nakłada na rządy obowiązek przekazywania do IMO szczegółowych informacji o wyznaczonych obszarach i ustanowionych usługach radiokomunikacyjnych.

Aneks 2 - Kryteria, które należy stosować przy udostępnianiu brzegowych stacji DSC przeznaczonych do użytku w ramach GMDSS:

- Określa podstawowe zasady i wymagania techniczne dla brzegowych stacji DSC w pasmach wysokiej częstotliwości (HF), średniej częstotliwości (MF) oraz bardzo wysokiej częstotliwości (VHF).
- Stacje te muszą być powiązane z właściwym Centrum Koordynacji Ratownictwa (RCC), zapewniać jak najpełniejsze pokrycie radiowe i działać w sposób ciągły (całodobowo).

Aneks 3 - Kryteria ustanawiania obszarów morskich GMDSS

Określa kryteria techniczne i operacyjne służące do ustanawiania granic obszarów morskich GMDSS (A1, A2, A3 i A4) przez rządy państw członkowskich.

Aneks 4 - Kryteria stosowane przy świadczeniu usługi NAVTEX

Określa parametry techniczne do obliczania zasięgu nadajników NAVTEX, mając na celu optymalizację lokalizacji stacji oraz uniknięcie zakłóceń z sąsiednimi nadajnikami.

Aneks 5 - Kryteria stosowane przy świadczeniu usługi NAVDAT

Określa kryteria obliczania propagacji fali przyziemnej (*ground-wave*) oraz fali jonosferycznej (*skywave*), co pozwala na bezkonfliktowe planowanie i koordynację częstotliwości.

Aneks 6 - Kryteria stosowane przy świadczeniu międzynarodowej usługi rozszerzonego wywołania grupowego (EGC) w systemie GMDSS

- Wymaga, aby morskie informacje bezpieczeństwa (MSI) oraz informacje SAR były rozpowszechniane poprzez EGC we wszystkich operacyjnych i uznanych mobilnych usługach satelitarnych pokrywających dany obszar.

- Określa procedurę uzyskiwania autoryzacji do bezpośredniego dostępu do usług EGC dla dostawców informacji.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Rezolucja uchyla rezolucję MSC.509(105) /Rev.1.

Rezolucja MSC.592(111) Wprowadzenie systemu wymiany danych VHF (VDES) do ram legislacyjnych IMO

Rezolucja stanowi, że wszelkie odniesienia do instalacji i użytkowania systemu automatycznej identyfikacji (AIS) w dokumentach i przepisach IMO należy rozumieć również jako odniesienia do komponentu AIS wchodzącego w skład systemu VDES. Pozwala to statkom wyposażonym w VDES na pełne spełnienie wymogów konwencyjnych dotyczących posiadania AIS.

Uznano, że AIS stanowi komponent VDES. Wszystkie dotychczasowe wymagania, wytyczne i rekomendacje dotyczące operacyjnego używania AIS mają pełne zastosowanie do komponentu AIS w systemie VDES.

Zaznaczono, że wszelkie dodatkowe możliwości komunikacyjne i funkcjonalności VDES, które wykraczają poza jego podstawowy komponent AIS, nie są uznawane za równoważne systemowi AIS ani nie mogą go zastępować w rozumieniu podstawowych wymagań SOLAS.

Rezolucja MSC.593(111) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowego systemu wymiany danych VHF (VDES)

Standardy określają precyzyjne wymagania dla urządzeń VDES instalowanych na statkach.

Urządzenia VDES na statku muszą integrować w sobie cztery odrębne komponenty realizujące specyficzne funkcje komunikacyjne:

- AIS (*Automatic Identification System*) – komponent automatycznej identyfikacji statków.
- ASM (*Application-Specific Messages*) – komponent obsługujący wiadomości specyficzne dla danej aplikacji.
- VDE-TER (*VHF Data Exchange - Terrestrial*) – komponent naziemny do szybkiej wymiany danych w relacjach statek-statek i statek-brzeg.
- VDE-SAT (*VHF Data Exchange - Satellite*) – komponent satelitarny umożliwiający komunikację z satelitami pracującymi w morskim paśmie VHF.

System musi automatycznie zarządzać przepływem informacji i nadawać im priorytety według następującej hierarchii:

1. Raportowanie pozycji AIS oraz informacje związane bezpośrednio z bezpieczeństwem żeglugi. Komponent AIS musi być w pełni chroniony przed zakłóceniami wywoływanymi przez pozostałe funkcje VDES.
2. Wiadomości aplikacyjne ASM.
3. Łączność naziemna VDE-TER.
4. Łączność satelitarna VDE-SAT.

System VDES powinien umożliwiać:

- wymianę danych między statkiem a statkiem, statkiem a lądem, lądem a statkiem, statkiem a satelitą oraz satelitą a statkiem;
- oddzielne wyłączenie modułów VDE-SAT, VDE-TER lub ASM;

- zmianę mocy nadawczej z ustawienia domyślnego na niższą (1 W) lub wstrzymanie nadawania z wyjątkiem komponentu AIS, gdy wymagają tego takie operacje, jak załadunek lub rozładunek ładunku niebezpiecznego;
- tymczasowe wyłączenie transmisji VDE-SAT w przypadku odebrania komunikatu ze stacji brzegowej AIS lub VDES znajdującej się w jego zasięgu.

Standardy nakładają obowiązek stosowania środków ochrony przed cyberzagrożeniami zgodnych z międzynarodowymi normami (takimi jak IEC 61162-460 i IEC 63154).

Urządzenie musi być podłączone zarówno do głównego, jak i awaryjnego źródła energii elektrycznej statku, a także posiadać możliwość pracy z rezerwowego źródła zasilania (akumulatorów).

Rezolucja MSC.594(111) Poprawki do Znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych (rezolucja MSC.81(70))

Celem poprawek jest dostosowanie procedur testowych do nowych wymagań Kodeksu LSA (przyjętych rezolucją MSC.589(111)) w zakresie bezpiecznego testowania systemów zwalniających łodzi ratunkowych swobodnego spadku pod obciążeniem, bez konieczności ich fizycznego wodowania.

Część 1 – Próby prototypowe środków ratunkowych

Mechanizm zwalniający należy zamontować na urządzeniu do badania wytrzymałości na rozciąganie. Obciążenie należy zwiększać do co najmniej sześciokrotności maksymalnego obciążenia roboczego mechanizmu zwalniającego, tak aby mechanizm ten nie uległ uszkodzeniu.

Część 2 - Próby produkcyjne i instalacyjne

Urządzenia wodujące, rampy łodzi oraz układ do prób zwalniania bez wodowania testuje się obciążeniem statycznym wynoszącym 2,2-krotność obciążenia roboczego.

Wciągarki przy zaciągniętym hamulcu sprawdzane są z obciążeniem 1,5-krotności obciążenia roboczego.

Nowe przepisy mają zastosowanie do urządzeń instalowanych na statkach od 1 stycznia 2031 roku.

Rezolucja MSC.595(111) Kodeks MASS (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla morskich autonomicznych statków nawodnych)

Kodeks ma charakter nieobowiązkowy i ma na celu zapewnienie jednolitych, globalnych ram regulacyjnych dla statków obsługiwanych zdalnie oraz wyposażonych w systemy autonomiczne.

Stanowi on uzupełnienie Konwencji SOLAS oraz innych obowiązujących instrumentów IMO, koncentrując się przede wszystkim na zagadnieniach, które nie zostały w wystarczającym stopniu uregulowane w dotychczasowych przepisach międzynarodowych.

Kodeks ma zastosowanie do statków towarowych podlegających Konwencji SOLAS (rozdział I), które posiadają funkcje autonomiczne lub są sterowane zdalnie. Z zakresu wyłączono jednostki szybkie (HSC) oraz statki niekomercyjne (okręty wojenne i jednostki pomocnicze).

Kodeks składa się z trzech głównych części:

- Część I (Wstęp): Określa cel, zasady, zakres stosowania oraz definicje kluczowych terminów.
- Część II (Zasady ogólne): Zawiera przepisy dotyczące certyfikacji, procesu zatwierdzania, oceny ryzyka oraz zarządzania bezpieczeństwem.
- Część III (Wymagania szczegółowe): Definiuje wymagania funkcjonalne dla konkretnych operacji, takich jak nawigacja, zdalne sterowanie, łączność czy ochrona pożarowa.

Kodeks wejdzie w życie 1 lipca 2026 roku.

Rezolucja MSC.448(99)/Rev.1 Zmienione wytyczne dotyczące zapobiegania nielegalnemu wchodzeniu na statki oraz podziału odpowiedzialności w celu skutecznego rozwiązywania tych sytuacji

Rezolucja wzywa rządy do wdrożenia od lipca 2026 r. w procedurach krajowych załączonych wytycznych oraz do zajmowania się przypadkami pasażerów na gapę (*stowaways*) w duchu współpracy z innymi zainteresowanymi stronami, w oparciu o podział obowiązków w nich określony.

Rezolucja zwraca się do przedsiębiorstw żeglugowych, armatorów, operatorów statków i innych zainteresowanych stron o przyjęcie odpowiednich obowiązków określonych w wytycznych oraz o udzielanie wskazówek swoim kapitanom i załogom w tym zakresie.

Rezolucja odwołuje MSC.448(99).

Rezolucja MSC.596(111) Poprawki do Kodeksu MODU, 2009

Rezolucja zawiera poprawki, opracowane w celu wyjaśnienia wielopoziomowych systemów awaryjnego wyłączania (ESD) w wymaganiach w sekcji 6.5 Kodeksu – Sytuacje awaryjne spowodowane operacjami wiercenia. Poprawki mają na celu wyjaśnienie jakie urządzenia elektryczne muszą pozostać sprawne po awaryjnym wyłączeniu. Poprawki dotyczą zidentyfikowanej niespójności, w wyniku której procedury awaryjnego wyłączenia mogłyby spowodować odłączenie zasilania większości urządzeń elektrycznych na pokładzie z powodu obecności atmosfery wybuchowej, co mogłoby potencjalnie uniemożliwić działanie kluczowych systemów.

Zmiany mają zastosowanie wyłącznie do jednostek MODU zbudowanych w dniu 1 stycznia 2027 r. lub po tej dacie.

Rezolucja MSC.597(111) Zmienione Tymczasowe zalecenia dotyczące przewozu skroplonego wodoru luzem

Zalecenia, o których mowa w ust. 5 preambuły Kodeksu IGC, dotyczące przewozu skroplonego wodoru luzem, mają stanowić podstawę przyszłych minimalnych wymagań dotyczących przewozu tego ładunku.

Niniejsze zalecenia mają na celu ułatwienie zawarcia trójstronnego porozumienia w sprawie statku pilotażowego, który zostanie zbudowany w celu prowadzenia badań i zademonstrowania bezpiecznego transportu morskiego na duże odległości skroplonego wodoru luzem.

Zostały one opracowane przy założeniu, że statek do przewozu wodoru w stanie ciekłym nie przewozi gazów w stanie ciekłym innych niż wodór.

Rezolucja odwołuje MSC.565(108).

Rezolucja MSC.598(111) Obowiązkowy system meldunkowy na obszarze Morza Adriatyckiego (ADRIREP)

Rezolucja ta wprowadza system meldunkowy statków na obszarze Morza Adriatyckiego.

Rezolucja wchodzi w życie 1 grudnia 2026 roku, uchylając dotychczasowy załącznik 2 do rezolucji MSC.139(76).

Rezolucja MSC.314(88)/Rev.1 Obowiązkowy system meldunkowy na obszarze Cieśniny Duńsko-Szwedzkiej (SOUNDREP)

Rezolucja wprowadza zrewidowane postanowienia dla systemu meldunkowego w Cieśninie Sund pomiędzy Danią a Szwecją.

Rezolucja wchodzi w życie 1 grudnia 2026 roku, uchylając dotychczasową rezolucję MSC.314(88).

Rezolucja MSC.332(90)/Rev.1 Obowiązkowy system meldunkowy na obszarze ruchu Storebælt (BELTREP)

Rezolucja wprowadza zrewidowane postanowienia dla systemu meldunkowego w rejonie Wielkiego Bełtu.

Rezolucja wchodzi w życie 1 grudnia 2026 roku, uchylając rezolucję MSC.332(90) oraz załącznik 1 do rezolucji MSC.63(67).

Rezolucja MSC.599(111) Poprawki do Światowego Systemu Radionawigacyjnego (Rezolucja A.1046(27))

Rezolucja zawiera zaktualizowany „Raport z badań nad Światowym Systemem Radionawigacyjnym”, zawarty w załączniku, który zmienia dotychczasowy tekst załącznika do rezolucji A.1046(27).

Raport zawiera:

- Procedury i obowiązki związane z uznawaniem systemów, w tym procedury i zadania IMO oraz obowiązki rządów i organizacji,
- Zalecenia dotyczące odbiorników radiowych na statkach.

Załącznik do raportu zawiera wymagania operacyjne dotyczące:

- nawigacji na wodach oceanicznych,
- nawigacji przy podejściach do portów, w portach oraz na wodach przybrzeżnych.

Rezolucja MSC.379(93)/Rev.1 Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowych odbiorników systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS)

Standardy zawierają:

- komponenty systemu odbiorczego BDS: antena, odbiornik z procesorem, układ sterowania i interfejs danych oraz wyświetlacz pozycji (może też stanowić część zintegrowanego systemu nawigacyjnego INS);
- wymagania dla odbiorników BDS:
 - częstotliwości i tryby pracy,
 - układ współrzędnych, czas i wyjścia cyfrowe,

- czas uzyskiwania pozycji i częstotliwość odświeżania,
- kontrola integralności, alarmy i zabezpieczenia.

Nowe standardy mają zastosowanie do odbiorników BDS instalowanych na statkach od 31 lipca 2028 roku.

Dla urządzeń zamontowanych przed 31 lipca 2028 roku nadal obowiązują standardy z dotychczasowej rezolucji MSC.379(93).

Rezolucja zastępuje MSC.379(93).

OKÓLNIKI KOMITETU MSC

MSC.1/Circ.1698 Wytyczne dotyczące szkolenia i certyfikacji marynarzy, których dotyczy sytuacja na Morzu Arabskim, Morzu Omańskim oraz w regionie Zatoki Perskiej, a w szczególności w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy

Niniejsze wytyczne mają na celu pomóc organom odpowiedzialnym za szkolenie marynarzy i wydawanie świadectw marynarskich, państwom bandery oraz państwom portu w spełnieniu odpowiednich wymogów związanych z wdrażaniem Konwencji STCW i Kodeksu STCW w związku z sytuacją panującą na Morzu Arabskim, Morzu Omańskim oraz w regionie Zatoki Perskiej, a zwłaszcza w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy. Wytyczne zawierają w szczególności zalecane praktyki dotyczące środków nadzwyczajnych przyjętych przez Strony w odpowiedzi na obecne okoliczności.

MSC.1/Circ.1699 Wytyczne dotyczące wykorzystania na pokładzie statku zintegrowanego systemu wymiany danych w morskim paśmie VHF (VDES)

Wytyczne zostały opracowane w celu zapewnienia bezpiecznego i skutecznego korzystania z systemu wymiany danych VHF (VDES), a w szczególności w celu przekazania marynarzom i operatorom stacji brzegowych informacji dotyczących praktycznego zastosowania, ograniczeń i potencjalnych możliwości systemu VDES.

Wytyczne zawierają informacje o:

- komponentach systemu: AIS, wiadomościach specyficznych dla aplikacji (ASM), naziemnej wymianie danych (VDE-TER) oraz satelitarnej wymianie danych (VDE-SAT),
- wyższych prędkościach transmisji, które w przypadku VDE-TER mogą być do 32 razy większe niż w AIS,
- obowiązku nadawania najwyższego priorytetu raportowaniu pozycji AIS oraz informacjom związanym z bezpieczeństwem,
- konieczności zapoznania załogi z obsługą systemu zgodnie z Konwencją STCW i Kodeksem ISM.

MSC.1/Circ.1588/Rev.4 Zmienione procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych dla statków przewożących towary niebezpieczne (Przewodnik EmS)

Poprawki w okólniku odzwierciedlają zmiany przyjęte do Kodeksu IMDG.

Poradnik EmS zawiera wskazówki na temat procedur, które należy stosować w sytuacjach zagrożeń (pożarów i rozlewów) z udziałem niebezpiecznych substancji, materiałów lub obiektów, jak również substancji szkodliwych (substancje zanieczyszczające środowisko morskie), o których mowa w Międzynarodowym kodeksie towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG). Zgodnie z Kodeksem ISM, wszystkie statki oraz firmy odpowiedzialne za ich

eksploatację, są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), który nakłada obowiązek posiadania procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń na statku. Niniejszy podręcznik jest adresowany do właścicieli i armatorów statków, jak również innych podmiotów zaangażowanych w opracowanie procedur reagowania w sytuacji zagrożenia, które są częścią Planu postępowania awaryjnego dla statku.

Czwarta skonsolidowana rewizja Zmienionych procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń dla statków przewożących towary niebezpieczne (Poradnik EMS) odzwierciedla poprawki (43-26) do Kodeksu IMDG, przyjęte rezolucją MSC.587(111).

Zachęca się zainteresowane strony do zapoznania się z dokumentem, mając na uwadze, że poprawki (43-26) do Kodeksu IMDG można stosować na zasadach dobrowolności od dnia 1 stycznia 2027 r. Ich data wejścia w życie to 1 stycznia 2028 r.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1588/Rev.3.

MSC.1/Circ.1205/Rev.2 Zmienione wytyczne dotyczące opracowywania instrukcji obsługi i konserwacji systemów łodzi ratunkowych

Okólnik wprowadza istotne poprawki dotyczące testowania systemów zwalniania pod obciążeniem bez konieczności wodowania łodzi (szczególnie dla łodzi zrzutowych – *free-fall*). Ma to na celu umożliwienie bezpiecznego przeprowadzenia prób operacyjnych mechanizmów zwalnających.

W dodatku do Załącznika zamieszczono modelowy podręcznik dla systemu łodzi ratunkowej z ochroną przeciwpożarową, który służy jako wzorzec dla producentów w zakresie wymaganego poziomu detali i jakości grafik.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1205/Rev.1.

MSC.1/Circ.1529/Rev.1 Ujednolicone interpretacje punktów 4.4.7.6 i 4.7.7 Kodeksu LSA dotyczące systemów opuszczania i podnoszenia łodzi ratunkowych

Okólnik zawiera ujednolicone interpretacje punktów 4.4.7.6 i 4.7.7 Kodeksu LSA, uwzględniające poprawki wprowadzone rezolucjami MSC.320(89) oraz MSC.589(111).

Punkty 4.4.7.6.6 and 4.4.7.6.7.2

Wymóg prawidłowego resetowania mechanizmu zwalnającego dotyczy również „innych środków” lub „podobnych urządzeń” zabezpieczających. Jeśli stosowane są zawleczki zabezpieczające, ich konstrukcja musi być zaakceptowana przez producenta haka.

Punkty 4.4.7.6.9 i 4.7.7

- Wszystkie blokady (zabezpieczenia mechaniczne) zawierające elementy hydrostatyczne muszą być odporne na korozję w środowisku morskim;
- Stal nierdzewna o współczynniku PREN ≥ 22 nie wymaga dodatkowych testów korozyjnych;
- Materiały o PREN < 22 muszą przejść testy w mgie solnej (1000 godzin dla elementów zewnętrznych, 160 godzin dla wewnętrznych), a po nich 10-krotną próbę działania pod obciążeniem;
- Gatunki stali nierdzewnej 201, 304, 321 i 347 są uznane za nieodpowiednie z powodu podatności na korozję wżerową i szczelinową. W przypadku linek sterujących pokrytych osłoną i zamontowanych wewnątrz łodzi ratunkowej dopuszcza się stosowanie linek

wewnętrznych wykonanych ze stali nierdzewnej austenitycznej 304 bez konieczności przeprowadzania próby korozyjnej.

Punkt 4.4.7.6.14

Cała konstrukcja zawiesi (w tym połączenia z systemem zwalniającym i żurawikiem) musi posiadać obliczeniowy współczynnik bezpieczeństwa wynoszący 6. Obliczenia te opierają się na masie w pełni wyposażonej i załadowanej łodzi powiększonej o dodatkowe 1000 kg rozłożone równomiernie na talie.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1529.

MSC.1/Circ.1630/Rev.4 Zmienione znormalizowane formularze oceny i sprawozdań z prób środków ratunkowych

Okólnik wprowadza poprawki wynikające z przyjęcia rezolucji MSC.589(111). Formularze mają na celu ujednolicenie procesów testowania sprzętu ratunkowego na całym świecie.

Wprowadzono procedury i formularze dotyczące testowania mechanizmów zwalniających pod obciążeniem bez konieczności wodowania łodzi. Uwzględniono zmiany w wymogach dotyczących materiałów odblaskowych oraz masy przyjmowanej do obliczeń w testach samoprostowania łodzi całkowicie zamkniętych. Formularze dotyczą pneumatycznych tratw ratunkowych, komponentów jednostek ratunkowych, takich jak zwalniaki hydrostatyczne (HRU), silniki spalinowe łodzi ratunkowych i ratowniczych, materiały wypornościowe, światła pozycyjne, szperacze oraz łodzi ratunkowych wodowanych przy pomocy żurawików oraz łodzi zrzutowych.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1630/Rev.3.

MSC.1/Circ.1578/Rev.1 Zmienione wytyczne dotyczące bezpieczeństwa podczas ćwiczeń opuszczania statku z wykorzystaniem łodzi ratunkowych

Okólnik zawiera zaktualizowane wytyczne mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa podczas ćwiczeń opuszczania statku z wykorzystaniem łodzi ratunkowych. Zawiera on szczegółowe procedury operacyjne dla różnych typów łodzi, w tym wskazówki dotyczące jednostek opuszczanych na taliach oraz instrukcje dotyczące symulowanego wodowania łodzi swobodnego spadku, co pozwala na ćwiczenie procedur zwalniania bez ryzyka fizycznego zrzutu łodzi. Wytyczne mają na celu minimalizację ryzyka wypadków poprzez regularne przeglądy sprzętu oraz unikanie niepotrzebnych zagrożeń podczas manewrów z pełną obsadą.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1578.

MSC.1/Circ.1369/Rev.1 Noty Wyjaśniające dotyczące bezpiecznego powrotu do portu oraz uporządkowanej ewakuacji i opuszczenia statku po pożarze lub zalaniu

Przepisy Konwencji SOLAS dotyczące bezpiecznego powrotu do portu (SRtP) dla statków pasażerskich weszły w życie w 2010 roku. Miały one szerokie konsekwencje dla projektowania, testowania i eksploatacji statków pasażerskich, a ich wdrożenie w branży stanowiło poważne wyzwanie.

Pierwotne Noty, opublikowane w 2010 r. jako okólnik MSC.1/Circ.1369, miały na celu promowanie jednolitego wdrażania procesu oceny SRtP, ze szczególnym uwzględnieniem procesu weryfikacji i zatwierdzania przez administrację. Szesnaście lat po przyjęciu koncepcji

SRtP nadal brakuje jednolitego wdrażania w całym sektorze statków pasażerskich i istnieje potrzeba licznych wyjaśnień oraz interpretacji.

Niniejsza rewizja okólnika rozszerza zakres pierwotnego dokumentu poza proces oceny, obejmując wytyczne dotyczące pełnego cyklu życia statków pasażerskich SRtP, w tym aspekty związane z projektowaniem, weryfikacją, badaniami i eksploatacją.

Niniejsze Noty Wyjaśniające mają zastosowanie do statków:

1. w odniesieniu do których umowa na budowę została zawarta w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie; lub
2. w przypadku braku umowy na budowę – których stępka została położona lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 lipca 2028 r. lub po tej dacie; lub
3. których dostawa ma nastąpić w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1369.

MSC.1/Circ.1574/Rev.1 Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania elementów z tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami (FRP) w konstrukcjach statków: bezpieczeństwo przeciwpożarowe

Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania elementów z tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami (FRP) w konstrukcjach statków: bezpieczeństwo przeciwpożarowe, powinny być stosowane przy zatwierdzaniu elementów z FRP w konstrukcjach statków jako uzupełnienie Wytycznych dotyczących zatwierdzania rozwiązań alternatywnych i równoważnych przewidzianych w różnych instrumentach IMO (MSC.1/Circ.1455) oraz Wytycznych dotyczących alternatywnych projektów i rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego (MSC.1/Circ.1002 wraz z poprawkami Corr.1, Corr.2 i Corr.3, zmienionych przez MSC.1/Circ.1552).

Wzywa się państwa członkowskie do stosowania przedmiotowych wytycznych przy zatwierdzaniu alternatywnych projektów i rozwiązań dotyczących elementów z FRP w konstrukcjach statków zgodnie z prawidem II-2/17 Konwencji SOLAS (Alternatywne projekty i rozwiązania). Zmienione wytyczne mają na celu zapewnienie spójnego podejścia w odniesieniu do norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków wykorzystujących elementy z FRP w swoich konstrukcjach oraz utrzymanie poziomu bezpieczeństwa przeciwpożarowego gwarantowanego przez przepisy rozdziału II-2 Konwencji SOLAS.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1574.

MSC.1/Circ.1700 Wytyczne dotyczące stosowania technik inspekcji zdalnej podczas przeglądów przeprowadzanych zgodnie z Kodeksem ESP

Niniejsze wytyczne mają na celu dostarczenie wskazówek dotyczących aspektów technicznych i operacyjnych, które należy uwzględnić podczas stosowania technik zdalnej inspekcji (RIT – *Remote Inspection Techniques*) jako alternatywnego sposobu dostępu, mającego na celu wsparcie inspektorów podczas szczegółowych oględzin i pomiarów grubości. Umożliwiają one dostęp do części konstrukcji statku, które mogą nie być w pełni dostępne za pomocą stałych środków dostępu, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców, 2011 (Kodeks ESP z 2011 r.). Wytyczne zawierają przykładowy formularz 1 planu inspekcji RIT (załącznik 1), procedurę weryfikacji przedinspekcyjnej oraz kryteria akceptacji (załącznik 2) oraz przykładowy formularz 1 raportu

z inspekcji RIT (zał. 3). Ponadto załącznik 4 zawiera przepisy techniczne oraz szczegółowe informacje dotyczące oceny i certyfikacji systemów RIT oraz powiązanych technologii cyfrowych służących do wykrywania i określania rozmiarów wad konstrukcyjnych.

MSC.1/Circ.1701 Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących wodór jako paliwo

Wytyczne określają zasady dotyczące rozmieszczenia, montażu, sterowania i monitorowania maszyn, urządzeń i systemów wykorzystujących wodór jako paliwo, w celu zminimalizowania zagrożenia dla statku, osób na pokładzie oraz środowiska. Wytyczne zostały ściśle dostosowane do Kodeksu IGF, a w szczególności do rozdziału 3 tego kodeksu. O ile nie postanowiono wyraźnie inaczej, niniejsze wytyczne mają zastosowanie do statków wykorzystujących wodór w postaci skroplonej i/lub sprężonej jako paliwo, do których ma zastosowanie część G rozdziału II-1 Konwencji SOLAS.

MSC.1/Circ.1702 Tymczasowe wytyczne dotyczące wykorzystania ładunku amoniaku jako paliwo

Wytyczne dotyczą gazowców (zgodnie z SOLAS VII/11.2) wykorzystujących amoniak jako paliwo i spełniających wymogi Kodeksu IGC. Obejmują wymogi konstrukcyjne, takie jak lokalizacja urządzeń w obszarze ładunkowym, zastosowanie systemów ograniczających uwalnianie amoniaku (ARMS) oraz zapewnienie bezpieczeństwa w przedziałach maszynowych.

MSC.1/Circ.1689/Rev.1 Środki ewakuacyjne z dolnej części pomieszczeń maszynowych (prawidła II-2/13.4.1.1 i 13.4.2.1 SOLAS)

W odpowiedzi na rozbieżności w interpretacjach prawideł II-2/13.4.1.1 i 13.4.2.1 SOLAS, w szczególności w kontekście inspekcji przeprowadzanych w ramach kontroli państwa portu (PSC), w odniesieniu do terminu „dolna część” używanego w związku ze środkami ewakuacyjnymi z pomieszczeń poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich oraz z pomieszczeń maszynowych kategorii A na statkach towarowych, okólnik potwierdza, że terminy „dolna część pomieszczenia” należy traktować jako najniższy poziom pokładu albo jako platformę lub korytarz.

Okólnik odwołuje MSC.1/Circ.1689.

MSC.1/Circ.1163/Rev.14 Strony Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., co do których Komitet Bezpieczeństwa Morskiego potwierdził, że przekazały informacje wykazujące, iż odpowiednie postanowienia konwencji są w pełni i całkowicie stosowane

Okólnik zawiera wykaz Stron Konwencji STCW, co do których Komitet MSC potwierdził pełne i całkowite stosowanie odpowiednich przepisów konwencji.

MSC.1/Circ.1164/Rev.31 Udostępnianie informacji dotyczących sprawozdań z niezależnych ocen przedłożonych przez Strony Konwencji STCW z 1978 r., w odniesieniu do których Komitet Bezpieczeństwa Morskiego potwierdził, że przekazane informacje wskazują, iż Strony w pełni i całkowicie stosują się do odpowiednich postanowień Konwencji

Okólnik dotyczy udostępniania informacji na temat sprawozdań z niezależnych ocen przedkładanych przez Strony Konwencji STCW z 1978 r. Stanowi on dopełnienie okólnika

MSC.1/Circ.1163, skupiając się bezpośrednio na weryfikacji i audytach systemów szkolenia zgodnie z prawidem I/8 Konwencji STCW.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1164/Rev.30.

MSC.1/Circ.797/Rev.43 Wykaz osób kompetentnych prowadzony przez Sekretarza Generalnego zgodnie z sekcją A-I/7 Kodeksu STCW

Okólnik zawiera zaktualizowany Wykaz osób kompetentnych prowadzony przez Sekretarza Generalnego IMO na podstawie sekcji A-I/7 Kodeksu STCW.

Zgodnie z przepisami Konwencji oraz Kodeksu STCW, Sekretarz Generalny IMO utrzymuje listę ekspertów zgłaszanych i rekomendowanych przez państwa będące Stronami konwencji. Osoby te są powoływane w celu:

- Oceny sprawozdań i informacji przedkładanych przez Strony Konwencji STCW na podstawie prawideł I/7 oraz I/8;
- Asystowania przy przygotowywaniu raportów przez Sekretarza Generalnego dla Komitetu MSC potwierdzających, że dane państwo w pełni stosuje się do przepisów konwencji.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.797/Rev.43.

MSC.1/Circ.1703 Ujednolicone interpretacje Kodeksu IGC

Interpretacje te mają zastosowanie do wszystkich gazowców wyposażonych w membranowe systemy zbiorników ładunkowych, o których mowa w punkcie 4.1.5 Kodeksu IGC oraz punkcie 4.2.2 Kodeksu IGC z 1983 r.

MSC.1/Circ.1704 Wytyczne dotyczące utrzymania sprzętu komputerowego i systemów nawigacyjnych oraz środków łączności na statku

Wytyczne mają na celu zwiększenie niezawodności przedmiotowych systemów, podniesienie świadomości załogi w zakresie ich obsługi oraz wzmocnienie cyberbezpieczeństwa, bez konieczności zwiększania częstotliwości fizycznych przeglądów.

MSC.1/Circ.1705 Wytyczne dotyczące przewożenia i użytkowania systemu elektronicznych publikacji nautycznych (ENP)

Wytyczne mają na celu ujednolicenie zasad dotyczących przewożenia i użytkowania systemów elektronicznych publikacji nautycznych (ENP) na statkach, zapewniając zgodność z prawidłami V/19.2.1.4 i V/27 Konwencji SOLAS. Okólnik określa wymogi dla sprzętu, oprogramowania, zasilania oraz rozwiązań rezerwowych (*backup*).

MSC.1/Circ.1657/Rev.1 Procedury reagowania statków na sygnały alarmowe DSC

Okólnik określa procedurę reagowania na alarmy o niebezpieczeństwie DSC (*Digital Selective Calling*) przez statki. Dokument, który został opracowany dla ujednolicenia działań radiooperatorów zgodnie z rozdziałem IV Konwencji SOLAS, zawiera instrukcje dla personelu pokładowego dotyczące obsługi alarmów DSC na kanałach VHF, MF i HF, co ma na celu uniknięcie niepotrzebnego obciążenia centrów koordynacji ratownictwa oraz opóźnień w akcjach ratowniczych.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1657.

MSC.1/Circ.1706 Proces analizy wypadków, procedur sporządzania raportów oraz badań opartych na danych

Załącznik do niniejszego okólnika należy traktować jako podstawę prac prowadzonych przez Organizację w celu wsparcia procesu tworzenia przepisów dotyczących działań związanych z analizą wypadków, prowadzoną na podstawie raportów z dochodzeń w sprawie wypadków oraz badań opartych na danych.

MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.7 Organizacja i metody pracy Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego oraz Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i ich organów pomocniczych

Celem niniejszego okólnika jest zapewnienie jednolitej podstawy dla Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) oraz Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) i ich organów pomocniczych, umożliwiającej im prowadzenie prac w sposób wydajny i skuteczny, a także wzmocnienie powiązania między strategią Organizacji, pracami komitetów oraz budżetem dwuletnim, z myślą o realizacji misji IMO. Okólnik ma zastosowanie do prac komitetów i ich organów pomocniczych, a także do prac grup roboczych, redakcyjnych, korespondencyjnych, międzysesyjnych oraz innych grup powołanych przez te organy.

Okólnik odwołuje MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.6.

MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.3 Wytyczne dotyczące opracowywania, przeglądu i walidacji kursów modelowych

Okólnik zawiera zaktualizowane wytyczne dotyczące opracowywania, przeglądu i walidacji kursów modelowych IMO i ma na celu usprawnienie procesu wdrażania instrumentów IMO poprzez ujednolicenie standardów szkoleniowych.

Okólnik zastępuje MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2.

MSC-MEPC.5/Circ.17 Wytyczne dotyczące oceny i zastosowań: zdalnych przeglądów, zdalnych audytów związanych z Kodeksem ISM oraz zdalnej weryfikacji na zgodność z Kodeksem ISPS

Wytyczne odpowiadają na potrzebę ujednolicenia wymagań dla administracji dotyczących stosowania metod zdalnych w ramach przeglądów, audytów i weryfikacji objętych odpowiednio zakresem Zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (ISM) oraz Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS), wraz z późniejszymi zmianami.

Celem wytycznych jest zapewnienie, że powszechnie przyjęte międzynarodowe ramy regulacyjne są skutecznie wdrażane, przy wykorzystaniu nowych oraz rozwijających się technologii, ale bez niepotrzebnych administracyjnych obciążeń.

Wytyczne określają wymagania techniczne dla narzędzi komunikacyjnych (*Information and Communication Technology* - ICT), zasady bezpieczeństwa danych oraz procedury planowania, aby zapewnić poziom wiarygodności równoważny inspekcjom osobistym.

MSC-MEPC.5/Circ.3/Rev.1 Zmieniona ujednolicona interpretacja dotycząca daty ukończenia przeglądu i weryfikacji, na których opierają się certyfikaty

Okólnik zawiera Zmienioną ujednoliconą interpretację dotyczącą daty ukończenia przeglądu i weryfikacji, na których opierają się certyfikaty. Niniejsza rewizja została opracowana w celu

usunięcia niejasności dotyczących tego, czy interpretacja odnosi się wyłącznie do przeglądów wstępnych i odnowieniowych, czy również do przeglądów rocznych, pośrednich lub okresowych, które prowadziły do niespójnych praktyk wśród państw bandery, organizacji uznanych (RO) oraz organów państwa portu.

Niniejsza zmieniona ujednolicona interpretacja wskazuje, że „data zakończenia przeglądu” powinna odnosić się wyłącznie do daty ostatniego przeglądu wstępnego lub odnowieniowego.

Okólnik zastępuje MSC-MEPC.5/Circ.3.

MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.4 Wytyczne dotyczące zarządzania ryzykiem cybernetycznym w żegludze morskiej

Wytyczne zostały opracowane w odpowiedzi na pilną potrzebę podnoszenia świadomości na temat zagrożeń związanych z ryzykiem cybernetycznym. Zawierają ogólne zalecenia dotyczące zarządzania ryzykiem cybernetycznym w żegludze morskiej, mające na celu ochronę statków przed obecnymi i pojawiającymi się zagrożeniami cybernetycznymi oraz narażeniem na nie. Wytyczne obejmują również elementy funkcjonalne wspierające skuteczne zarządzanie ryzykiem cybernetycznym.

Zainteresowane strony powinny podjąć niezbędne kroki w celu ochrony żeglugi przed obecnymi i pojawiającymi się zagrożeniami oraz słabymi ogniwami związanymi z cyfryzacją, integracją i automatyzacją procesów i systemów w żegludze.

W celu uzyskania szczegółowych informacji i wskazówek dotyczących opracowywania i wdrażania konkretnych procesów zarządzania ryzykiem użytkownicy niniejszych wytycznych powinni zapoznać się z wymogami i wytycznymi poszczególnych rządów państw członkowskich oraz administracji bander, a także z odpowiednimi międzynarodowymi i branżowymi normami oraz najlepszymi praktykami w tym zakresie.

Okólnik oraz wszelkie jego rewizje zastępują tymczasowe wytyczne zawarte w dokumencie MSC.1/Circ.1526.

SN.1/Circ.346 Środki dotyczące wytyczania tras inne niż systemy rozdzielania ruchu

Okólnik dotyczy przyjęcia obszaru „u wybrzeży Reunion”, którego należy unikać (*Area To Be Avoided – ATBA*).

Wspomniane zalecenia zostaną wprowadzone w życie z dniem 1 grudnia 2026 r.

STCW.7/Circ.26 Tymczasowe wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo

Wytyczne bazują na standardach szkoleniowych dla statków zasilanych LNG (wykorzystując jako bazę okólnik STCW.7/Circ.25). Wytyczne te są bezpośrednio powiązane z wymaganiami bezpieczeństwa zawartymi w okólniku MSC.1/Circ.1621 (Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo).

Dwupoziomowe szkolenie skupia się na obsłudze systemów paliwowych z płynami łatwopalnymi, w tym na bunkrowaniu, kontroli zagrożeń (palność, toksyczność i zagrożenia elektrostatyczne) oraz gaszeniu pożarów i reagowaniu w sytuacjach awaryjnych związanych z alkoholem.

STCW.7/Circ.27 Tymczasowe wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących amoniak jako paliwo

Wytyczne bazują na standardach szkoleniowych dla statków zasilanych LNG (wykorzystując jako bazę okólnik STCW.7/Circ.25). Są one powiązane z wymogami bezpieczeństwa zawartymi w okólniku MSC.1/Circ.1687 (Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa dla statków wykorzystujących amoniak jako paliwo).

Dwupoziomowe szkolenie skupia się na:

- obsłudze systemów paliwowych wykorzystujących gazy toksyczne i gazy pod ciśnieniem,
- rozwiązaniach w zakresie ich magazynowania,
- zagrożeniach związanych z rozprzestrzenianiem się i zmianą stanu skupienia,
- środkach ograniczających uwolnienie gazów oraz środkach ochrony zdrowia związanych z narażeniem na amoniak.

REZOLUCJE 84 sesji KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC 84) **(27.04-01.05.2026 r.)**

Rezolucja MEPC.406(84) Działania mające na celu zapewnienie ochrony środowiska morskiego na Morzu Arabskim, Morzu Omańskim oraz w regionie Zatoki Perskiej, w szczególności w Cieśninie Ormuz i jej okolicach, w związku z bezprawnymi działaniami Islamskiej Republiki Iranu

Rezolucja potępia ataki Islamskiej Republiki Iranu na statki handlowe, infrastrukturę morską i przybrzeżną infrastrukturę cywilną oraz zwraca uwagę na zagrożenie, jakie stanowią dla środowiska morskiego regionu Zatoki Perskiej.

Rezolucja MEPC.407(84) Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL (wyjaśnienie pozycji w raportach danych wymaganych przez przepisy 27 i 28, wyznaczenie północno-wschodniego Atlantyku jako Obszaru Kontroli Emisji (ECA) tlenków azotu, tlenków siarki i cząstek stałych, dostęp do bazy danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki (IMO DCS) oraz klauzula przeglądowa dotycząca krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych)

Rezolucja wprowadza zmiany do przepisów:

- 13 (Tlenki azotu (NO_x)) – III poziom emisji, obszar kontroli emisji
- 14 (Tlenki siarki (SOX) i zanieczyszczenia stałe)
- 20 (Cel)
- 25 (Wymagany wskaźnik EEXI),
- 27 (Gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących zużycia paliwa przez statki)
- 28 (Eksploatacyjna intensywność emisji dwutlenku węgla)
- Uzupełnienie VII (Obszary kontroli emisji (przepisy 13.6 i 14.3))
- Uzupełnienie IX (Informacje, które należy przekazać do bazy danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki (przepis 27))

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 września 2027 r.

Rezolucja MEPC.408(84) Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL (stosowanie wielu profili eksploatacyjnych okrętowych silników wysokoprężnych, w tym dokładniejsze określenie cykli badawczych silnika)

Rezolucja wprowadza zmiany do prawideł:

- 2 (Definicje) – nowe brzmienie paragrafu 1.19,
- Uzupełnienie I (Wzór Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (IAPP) (Prawidło 8)) – nowe wiersze w tabeli w sekcji 2.2.1,
- Uzupełnienie II (Cykle prób i współczynniki wagowe (Prawidło 13)) – zmiana brzmienia całego Uzupełnienia.

Poprawki wejdą w życie z dniem 1 września 2027 r.

Rezolucja MEPC.409(84) Wytyczne z 2026 r. dotyczące postępowania z wodami balastowymi oraz tworzenia Planów postępowania z wodami balastowymi (G4)

Niniejsze wytyczne składają się z dwóch części:

- Część A – „Wytyczne dotyczące postępowania z wodami balastowymi”, zawierająca wskazówki dotyczące ogólnych zasad postępowania z wodą balastową; oraz
- Część B – „Wytyczne dotyczące tworzenia Planów postępowania z wodami balastowymi”, zawierająca wskazówki dotyczące struktury i treści Planów postępowania z wodami balastowymi wymaganych na mocy prawidła B-1 Konwencji.

Wytyczne mają zastosowanie do wszystkich statków oraz do Administracji, państw portu, państw nadbrzeżnych, armatorów, operatorów statków, personelu statków zajmującego się wodą balastową, projektantów statków, stoczni, towarzystw klasyfikacyjnych, a także innych zainteresowanych stron.

Rezolucja uchyla wytyczne przyjęte rezolucją MEPC.127(53) i zmienione rezolucjami MEPC.306(73) oraz MEPC.370(80), z chwilą wejścia w życie zmian do Konwencji BWM zatwierdzonych podczas tej samej sesji.

Rezolucja MEPC.410(84) Poprawki do wytycznych z 2022 r. dotyczących metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków

Rezolucja wprowadza zmiany do sekcji 2.2.1 poprzez dodanie:

- nowego przypisu po istniejącym akapicie zaczynającym się od słów „W przypadku statku wyposażonego w silnik główny lub pomocniczy z napędem dwupaliwowym”,
- nowego przypisu po istniejącym równaniu na końcu sekcji.

Rezolucja MEPC.411(84) Wytyczne z 2026 r. dotyczące przeglądu i certyfikacji projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI)

Celem wytycznych jest udzielenie pomocy podmiotom przeprowadzającym weryfikację wskaźnika EEDI dla statków w przeprowadzaniu przeglądów i certyfikacji wskaźnika EEDI zgodnie z prawidłami 5, 6, 7, 8 i 9 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, a także udzielenie pomocy armatorom, stoczniom, producentom i innym zainteresowanym stronom w zrozumieniu procedur dotyczących przeglądów i certyfikacji wskaźnika EEDI.

Niniejsze wytyczne powinny być stosowane do nowych statków, w odniesieniu do których do weryfikatora złożono wnioski o przeprowadzenie przeglądu wstępnego lub dodatkowego, określonego w prawie 5 Załącznika VI do Konwencji MARPOL.

Rezolucja ta zastępuje Wytyczne z 2022 r. dotyczące przeglądów i certyfikacji projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) (rezolucja MEPC.365(79), zmienione rezolucjami MEPC.374(80) i MEPC.403(83)).

Rezolucja MEPC.412(84) Poprawki do wytycznych z 2022 r. dotyczących eksploatacyjnych wskaźników intensywności emisji dwutlenku węgla oraz metod ich obliczania (Wytyczne CII, G1)

Rezolucja wprowadza nowe brzmienie sekcji 4.2 (Praca transportowa (W)).

Rezolucja MEPC.413(84) Poprawki do wytycznych z 2024 r. dotyczących opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (Wytyczne SEEMP z 2024 r.)

Rezolucja wprowadza zmiany do:

- części II (Plan gromadzenia danych na temat zużycia paliwa przez statki) poprzez zastąpienie sformułowania „Distance travelled” słowami „Total distance travelled”; oraz
- Uzupełnienia 4 (Standardowy format przekazywania do Administracji danych dotyczących systemu gromadzenia danych oraz eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla) w zakresie danych dotyczących zużycia paliwa przez statki, tj. pod istniejącym wierszem „Total distance travelled (nm)” dodaje się nowe wiersze dotyczące „statku w drodze - *Ship Under Way*)” i statku „nie będącego w drodze”.

Z rezolucją tą powiązany jest okólnik MEPC.1/Circ.925.

Rezolucja MEPC.414(84) Wytyczne z 2026 r. dotyczące pomiarów emisji metanu (CH₄) i/lub podtlenku azotu (N₂O) z okrętowych silników wysokoprężnych na stanowiskach badawczych i na statkach

W załączniku do niniejszych wytycznych znajduje się m.in. protokół dotyczący pomiarów emisji metanu (CH₄) i/lub podtlenku azotu (N₂O) z okrętowych silników wysokoprężnych na stanowiskach badawczych i na statkach, oparty na Kodeksie Technicznym NO_x z 2008 r.

Niniejsze wytyczne zastępują wytyczne zawarte w rezolucji MEPC.402(83).

Rezolucja MEPC.415(84) Wytyczne dotyczące monitorowania obciążenia silnika (ELM) oraz obliczania wartości emisji (Wytyczne ELM)

Wytyczne mają a na celu określenie metody monitorowania obciążenia silnika (*Engine Load Monitoring* ELM) w celu ustalenia współczynników odzwierciedlających rzeczywistą pracę okrętowego silnika wysokoprężnego oraz obliczania wartości emisji.

ELM może być wykorzystywany do monitorowania rzeczywistego obciążenia silnika podczas pracy, zamiast stosowania z góry określonych współczynników ważenia opisanych w sekcji 3.2 Kodeksu Technicznego NO_x z 2008 r. oraz w połączeniu ze zweryfikowanymi pomiarami emisji CH₄/N₂O w celu uzyskania bardziej reprezentatywnych wartości emisji.

Wartości emisji dla odpowiednich obciążeń silnika oblicza się na podstawie zweryfikowanych pomiarów w jednostkach g/g paliwa, C_{slip-CH₄} (% masy paliwa zawierającego metan zużywanego przez przetwornik energii) lub g/kWh. Obliczenia rocznych wartości emisji (g/g paliwa) przeprowadza się dla dwóch opcji:

- A. gdy w silniku zamontowano urządzenie do pomiaru przepływu paliwa gazowego,
- B. gdy nie zainstalowano urządzenia do pomiaru przepływu paliwa gazowego.

Metoda monitorowania, procedura gromadzenia danych oraz roczne dane z monitoringu obciążenia i odpowiadające im obliczenia emisji powinny zostać zatwierdzone przez Administrację.

Rezolucja MEPC.416(84) Wytyczne dotyczące systemów ciągłego monitorowania emisji (CEMS) stosowanych do określania ilości emisji metanu (CH₄) i/lub podtlenku azotu (N₂O) z okrętowych silników wysokoprężnych

Wytyczne zawarte w tej rezolucji podzielono na 6 części:

1. Pomiar gazów wydechowych i związane z tym wymagania;
2. Określenie natężenia przepływu spalin, niezbędne do ilościowego określenia, w jednostkach masy, wskaźnika emisji CH₄ i/lub N₂O;
3. Obliczenia pośrednie i końcowe, które służą do określenia wskaźnika emisji CH₄ i/lub N₂O w przeliczeniu na masę w okresie określanym w niniejszych wytycznych jako „okres sprawozdawczy”;
4. Wymagania dotyczące rejestrowania i przechowywania danych związane z funkcjonowaniem systemu *Continuous Emission Monitoring System* – CEMS. Obejmują one również zakres raportów, które urządzenie rejestrujące dane powinno być w stanie generować;
5. Wymagania dotyczące dokumentacji
6. Certyfikacja. Obejmuje przeglądy wstępne i coroczne, które należy przeprowadzić wraz z wypełnieniem formularza Świadectwa CEMS, który ma zostać wydany.

O ile nie określono inaczej, terminy i definicje użyte w niniejszych wytycznych mają takie samo znaczenie, jak te określone w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, z późniejszymi zmianami, oraz w NTC 2008

Rezolucja MEPC.417(84) Strategia 2026 i plan działania w sprawie odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących z statków

Strategia na rok 2026 oraz plan działania będą poddawane monitorowaniu i ocenie w celu zapewnienia, by nadal przyczyniały się do realizacji jej celu i osiągnięcia zamierzonych rezultatów, a także że działania będą poddawane przeglądowi i aktualizacji w oparciu o informacje przekazane przez państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe.

W 2030 r. IMO przeprowadzi kompleksowy przegląd niniejszej Strategii oraz planu działania.

Rezolucja ta zastępuje Strategię przyjętą rezolucją MEPC.341(77) oraz Plan działania na rok 2025 przyjęty rezolucją MEPC.404(83).

OKÓLNIKI KOMITETU MEPC

MEPC.1/Circ.795/Rev.10 Ujednolicone Interpretacje do Załącznika VI Konwencji MARPOL

MEPC 84 zatwierdził:

- ujednoliconą interpretację przepisów 13.2.3 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, a także zaktualizowaną ujednoliconą interpretację przepisów 13.2.2 dotyczącego „Terminu wymiany silnika” w celu wyjaśnienia daty wejścia w życie wymogu przeprowadzenia

znaczącej przebudowy w następstwie ustanowienia obszaru kontroli emisji NOx, w którym stosuje się trzy kryteria dotyczące dat,

- zmienioną ujednoliconą interpretację przepisu 16.9 Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczącego „spalarek okrętowych z zasilaniem ciągłym”, mającą na celu wyjaśnienie wymagań dotyczących badań typu tej spalarki.

W załączniku tego okólnika zamieszczono skonsolidowany tekst wszystkich istniejących ujednoliconych interpretacji Załącznika VI do Konwencji MARPOL, w tym interpretacji zawartych w MEPC.1/Circ.795/Rev.9.

Niniejsza aktualizacja odzwierciedla brzmienie przepisów 2.1.14, 18.3, 18.3.2 i 18.5.1 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, zmienionych rezolucją MEPC.385(81).

MEPC.1/Circ.905/Rev.1 Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania biopaliw na podstawie przepisów 26, 27 i 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL

Niniejsze wytyczne adresowane są do administracji, armatorów, operatorów statków, dostawców paliwa oraz wszelkich innych zainteresowanych stron.

Wytyczne te należy traktować jako tymczasową, uproszczoną metodę sposobu obliczania współczynnika Cf, odzwierciedlającego emisje i pochłanianie gazów cieplarnianych „od wydobycia do zużycia” (well-to-wake) w oparciu o Wytyczne 2024 w sprawie intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (Wytyczne 2024 LCA) (rez. MEPC.391(81)), przyjętą do czasu opracowania bardziej kompleksowej metody.

Wytyczne będą obowiązywać od 1 stycznia 2027 r.

MEPC.1/Circ.923 Wprowadzenie systemów znakowania narzędzi połowowych

Okólnik ma na celu promowanie materiałów dotyczących znakowania narzędzi połowowych, opracowanych przez Organizację Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa (FAO) a zatwierdzonych podczas trzydziestej trzeciej sesji Komitetu ds. Rybołówstwa w lipcu 2018 r. i potwierdzonych przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych w grudniu 2018 r.

Oprócz dobrowolnych wytycznych opracowano dwa uzupełnienia, na które składają się:

- 1) ramy przeprowadzania oceny ryzyka dla systemu znakowania narzędzi połowowych (Uzupełnienie 1); oraz
- 2) podręcznik znakowania narzędzi połowowych (Uzupełnienie 2).

Wszystkie te dokumenty są dostępne pod adresem:

<https://openknowledge.fao.org/items/1652dd68-6ae1-488d-81c1-dbef581c54ff>

MEPC.1/Circ.924 Wytyczne techniczne dotyczące wspólnej optymalizacji efektywności energetycznej i hałasu podwodnego na etapie projektowania i modernizacji

Niniejsze Wytyczne techniczne dotyczące wspólnej optymalizacji efektywności energetycznej i hałasu podwodnego na etapie projektowania i modernizacji uzupełniają Zmienione wytyczne dotyczące ograniczenia hałasu z żeglugi w celu przeciwdziałania jego negatywnym skutkom dla życia morskiego (MEPC.1/Circ.906/Rev.1), jak również wspierają integrację środków ograniczających hałas podwodny (URN) z kwestiami efektywności energetycznej (EE) podczas projektowania statków i ich modernizacji.

Wytyczne wyjaśniają w szczególności zależności pomiędzy ograniczaniem hałasu podwodnego (URN) a konstrukcją śruby napędowej oraz promują wspólne korzyści wynikające z zastosowania technologii cichych statków i realizacji celów w zakresie czystej energii.

Wytyczne bazują na doświadczeniach zdobytych w ramach fazy gromadzenia doświadczeń dotyczących hałasu URN oraz na wynikach dwóch warsztatów poświęconych hałasowi URN i efektywności energetycznej (EE), które odbyły się odpowiednio w 2023 i 2025 roku.

MEPC.1/Circ.925 Wytyczne z 2024 r. dotyczące opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (Wytyczne SEEMP 2024), z późniejszymi zmianami (rez. MEPC.395(82), MEPC.401(83), MEPC.413(84))

Okólnik zawiera skonsolidowany tekst przedmiotowych wytycznych.

PPR.1/Circ.10/Rev.1 Ponowne przedłożenie produktów wymienionych w wykazach 2 i 3 okólnika MEPC.2 w sprawie tymczasowej klasyfikacji substancji płynnych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL oraz Kodeksem IBC

Poprawki te obejmują dodatkowy załącznik zawierający wykaz produktów usuniętych po zakończeniu przeglądu zgodnie z PPR.1/Circ.10 w 2025 r.

BWM.2/Circ.66/Rev.6 Ujednolicone interpretacje Konwencji BWM i Kodeksu BWMS.

W okólniku tym znajduje się zaktualizowany i skonsolidowany tekst wszystkich istniejących ujednoliconych interpretacji Konwencji BWM i Kodeksu BWMS, w tym tych zawartych w poprzedniej wersji niniejszego okólnika.

FAL-LEG-MEPC-MSC.1/Circ.1 Wspólne wytyczne dotyczące stosowania certyfikatów elektronicznych.

Niniejsze wytyczne zawierają wskazówki i informacje dotyczące stosowania wszelkiego rodzaju certyfikatów elektronicznych wydawanych w celu udokumentowania zgodności z wymogami IMO, w tym elektronicznych certyfikatów marynarzy. Niniejsze wytyczne nie obejmują jednak publikacji, podręczników, instrukcji ani dzienników pokładowych wykorzystywanych do rejestrowania bieżącej działalności.

Okólnik uchyla FAL.5/Circ.39/Rev.2 oraz MSC.1/Circ.1665.