



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 11/2024

Zestawienie postanowień IMO – I półrocze 2024 r.

ZESTAWIENIE WYMAGAŃ IMO W I PÓŁROCZU 2024 R.**REZOLUCJE 108 sesji KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO (MSC 108)****(15-24.05.2024 r.)****Rezolucja MSC.549(108) Poprawki do rozdz. II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS)**

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. II-1 SOLAS dotyczące urządzeń do holowania awaryjnego dla statków innych niż zbiornikowce.

Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2028 roku.

Rezolucja MSC.550(108) Poprawki do rozdz. II-2 oraz V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS)

Rezolucja wprowadza 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.

Rezolucja MSC.551(108) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGF)

Rezolucja wprowadza szereg konsolidacji i dodatkowych nowych przepisów opartych na zdobytym doświadczeniu branżowym, w tym szczegółowe wymagania dla statków wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo; jak również wymagania w zakresie operacji bunkrowania oraz kwestii dot. produkcji i testowania systemu hermetyzacji paliwa.

Oczekuje się, że zmiany wejdą w życie 1 stycznia 2026 roku.

Rezolucja MSC.552(108) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu 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.

Rezolucja MSC.553(108) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych (Kodeks ESP)

Rezolucja wprowadza poprawki związane z uznaniem firm przeprowadzających pomiary grubości kadłuba.

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

Rezolucja MSC.554(108) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (Kodeks LSA)

Rezolucja wprowadza 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.

Rezolucja MSC.555(108) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. 7 i 9 w zakresie specyfikacji stałych wodnych urządzeń gaśniczych na statkach pasażerskich typu ro-ro z pokładami otwartymi przeznaczonymi do przewozu pojazdów oraz obowiązujących norm badań dla czujek ciepła i liniowych czujek ciepła.

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

Rezolucja MSC.556(108) Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (IMDG)

Rezolucja wprowadza 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.

Rezolucja MSC.557(108) Poprawki do Normy wykonawczej dla powłok ochronnych dla wyznaczonych zbiorników balastowych wody morskiej na statkach wszystkich typów oraz przestrzeni poszycia podwójnych burt masowców (rez. MSC.215(82) ze zm.)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. VI dot. wymagań w zakresie kontroli powłok ochronnych i kwalifikacji wymaganych od inspektorów przeprowadzających przeglądy powłok.

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

Rez. MSC.558(108) Poprawki do Normy wykonawczej dla powłok ochronnych zbiorników ładunkowych zbiornikowców olejowych (rez. MSC.288(87) ze zm.)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. VI dot. wymagań w zakresie kontroli powłok ochronnych i kwalifikacji wymaganych od inspektorów przeprowadzających przeglądy powłok.

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

Rezolucja MSC.559(108) Poprawki do Wymagań w zakresie konserwacji, dokładnych oględzin, prób eksploatacyjnych, przeglądu i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających (rez. MSC.402(96))

Rezolucja wprowadza zmiany, które pozwalają, aby w pozycjach dotyczących corocznych dokładnych oględzin i prób eksploatacyjnych uwzględnić ewentualny montaż systemów wentylacyjnych.

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

Rezolucja MSC.560(108) Poprawki do cz. A Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht

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

Oczekuje się, że poprawki mają wejść w życie 1 stycznia 2026 roku.

Rezolucja MSC.561(108) Poprawki do Załącznika do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, załóg statków rybackich, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1995 (STCW-F 1995) oraz Rezolucja MSC.562(108) Międzynarodowy kodeks wymagań w zakresie wykszolenia, załóg statków rybackich, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1995 (STCW-F)

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.

Rezolucja MSC.563(108) Poprawki do Zrewidowanych zaleceń w/s przeprowadzania prób środków ratunkowych (rez. MSC.81(70))

Rezolucja wprowadza poprawki do Zmienionych zaleceń dotyczących przeprowadzania prób środków ratunkowych poprzez dodanie w Części 1. Zaleceń dotyczących prób w wodzie, zapisu pozwalającego na zastąpienie uczestnika testu jednym dodatkowym uczestnikiem testu z tej samej kategorii wzrostu i wagi w przypadku uzyskania wyniku „brak obrotu” (para 2.8.5). Wprowadzone w tej części Zaleceń poprawki określają również wytyczne odnośnie czasu obrotu, wolnej burty, kątów tułowia i płaszczyzny twarzy oraz położenia oświetlenia kamizelki ratunkowej. Wytyczne w Części 2. Zaleceń dotyczących wodowania urządzeń za pomocą talii i wciągarek w zakresie prób obciążeniowych i prób opuszczania pod obciążeniem wprowadzają poprawki dotyczące maksymalnej prędkości opuszczania łodzi ratunkowej i ratowniczej.

Rezolucja MSC.564(108) Sytuacja w zakresie bezpieczeństwa na Morzu Czerwonym i w Zatoce Adeńskiej w wyniku ataków Huti na statki handlowe i marynarzy

Rezolucja potępia nielegalne i nieuzasadnione ataki Huti na statki handlowe przepływające przez Morze Czerwone i Zatokę Adeńską, które zagrażają bezpieczeństwu i dobrostanowi marynarzy oraz środowisku morskemu, oraz wzywa do natychmiastowego ich zaprzestania. Rezolucja potępia m.in. bezprawne zajęcie przez Huti statku M/V Galaxy Leader i wzywa do natychmiastowego i bezwarunkowego uwolnienia tej jednostki wraz z załogą.

Rezolucja wzywa wszystkie strony do rozwiązania kryzysu poprzez pokojowy dialog i kanały dyplomatyczne oraz zachęca każdą stronę, która może mieć wpływ na Huti, do jego wykorzystania w celu położenia kresu atakom Huti na statki handlowe i marynarzy.

Rezolucja zachęca operatorów i statki do starannej oceny charakteru i nieprzewidywalności ostatnich wydarzeń, a także potencjału ciągłych ataków Huti, przy rozważaniu obecnych i przyszłych planów tranzytowych, w oparciu o profil statku, potrzeby biznesowe i tolerancję ryzyka.

Rezolucja MSC.530(106)/Rev.1 Standardy techniczno-eksploatacyjne dla systemów ECDIS

Rezolucja przyjmuje zmienione standardy techniczno-eksploatacyjne dla systemów zobrazowania map elektronicznych i informacji nawigacyjnych (ECDIS) i zaleca rządów dopilnowanie, aby urządzenia ECDIS w następujący sposób je spełniały:

- (a) w przypadku instalacji w dniu 1 stycznia 2029 r. lub po tej dacie spełniały standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji;
- (b) w przypadku instalacji w dniu 1 stycznia 2026 r. lub po tej dacie, ale przed 1 stycznia 2029 r., spełniały standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do niniejszej rezolucji lub standardy nie gorsze niż normy określone w załączniku do rezolucji MSC.232(82);
- (c) jeśli zostały zainstalowane w dniu 1 stycznia 2009 r. lub po tej dacie, ale przed 1 stycznia 2026 r., spełniały standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji MSC.232(82); oraz
- (d) jeżeli zostały zainstalowane w dniu 1 stycznia 1996 r. lub po tej dacie, ale przed 1 stycznia 2009 r., spełniały standardy techniczno-eksploatacyjne nie gorsze niż te określone w załączniku do rezolucji A.817(19), zmienionej rezolucjami MSC.64(67) i MSC.86(70).

Rezolucja definiuje również wyrażenie zainstalowany w dniu 1 stycznia 2029 r. lub po tej dacie, potwierdza potrzebę prowadzenia przeglądu wymiany tras, jak również przypomina wszystkim stronom zainteresowanym bezpieczeństwem żeglugi i efektywnością ruchu morskiego o traktowaniu tras wymienianych między statkiem a lądem i lądem a statkiem jedynie jako wskazówkę zamiaru oraz konieczności respektowania swobody decyzji kapitana, zgodnie z prawidłami SOLAS V/34 i V/34-1.

Rezolucja uchyla rezolucję MSC.530(106).

Rezolucja MSC.565(108) Zmienione tymczasowe zalecenia dotyczące przewozu skroplonego wodoru

Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC) stanowi, że statki powinny spełniać minimalne wymagania dotyczące ładunku wymienione w rozdziale 19, jednakże nie określa takich minimalnych wymagań dla skroplonego wodoru.

Niniejsza rezolucja przyjmuje Zmienione tymczasowe zalecenia dotyczące przewozu skroplonego wodoru, które mają stanowić podstawę dla przyszłych minimalnych wymagań dotyczących przewozu tego ładunku. Znowelizowane tymczasowe zalecenia mają na celu ułatwienie ustanowienia trójstronnego porozumienia między odpowiednimi Administracjami w sprawie statku pilotażowego do przeprowadzenia badań i demonstracji bezpiecznego dalekomorskiego przewozu skroplonego wodoru luzem.

Rezolucja odwołuje rezolucję MSC.420(97).

OKÓLNIKI KOMITETU MSC

MSC-MEPC.2/Circ.18 Wytyczne dot. pobierania próbek paliwa olejowego dla ustalenia zgodności z Zał. VI MARPOL oraz rozdz. II-2 SOLAS

Okólnik wprowadza wytyczne, których podstawowym celem jest ustanowienie uzgodnionej metody uzyskiwania reprezentatywnej próbki paliwa olejowego dostarczonego i przeznaczonego do użycia na statku, która jest zdefiniowana w prawidło 2.1.22 Załącznika VI do Konwencji MARPOL. Podstawą niniejszych Wytycznych jest prawidło 18.5.1 Załącznika VI do Konwencji MARPOL.

Dodatkowo, niniejsze wytyczne mają na celu pomoc we wdrażaniu postanowień prawidła II-2/4 Konwencji SOLAS dotyczących temperatury zapłonu, w szczególności w celu potwierdzenia przypadków, w których dostarczone paliwo niespełniające wymagań prawidła II-2/4.2.1 Konwencji SOLAS.

MSC.1/Circ.1677 Dobrowolne wcześniejsze wdrożenie zmian do paragrafów 4.2.2 oraz 8.4.1 do 8.4.3 Kodeksu IGF, przyjętych rez. MSC.551(108)

Okólnik nie ukazał się jeszcze na stronach IMO.

MSC.1/Circ.1628/Rev.2 Zrewidowane standardowe formularze oceny i sprawozdań z prób (osobiste środki ratunkowe)

Okólnik zawiera zaktualizowane Zrewidowane formularze oceny i sprawozdań z prób (osobiste środki ratunkowe) w zakresie działania kamizelek ratunkowych na wodzie, które wynikają z poprawek do Kodeksu LSA i rezolucji MSC.81(70). Formularze załączone do niniejszego okólnika mają zastosowanie do sprzętu, o którym mowa w rozdziale II Kodeksu LSA, tj. do osobistych środków ratunkowych (kół ratunkowych; pasów ratunkowych; kombinezonów ratunkowych; kombinezonów ochronnych; oraz środków ochrony termicznej).

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1628/Rev.1.

MSC.1/Circ.1456/Rev.1 Zmienione ujednocnione interpretacje rozdziału II-2 SOLAS oraz kodeksów FSS i FTP dotyczące ochrony przeciwpożarowej stanowisk sterowania na statkach towarowych

Okólnik zawiera poprawioną ujednocnioną interpretację rozdziału II-2 SOLAS w zakresie przenośnych przyrządów do pomiaru i wykrywania gazu (prawidło 2/4.5.7.1 SOLAS), zastosowania stanowisk sterowania i pomieszczeń kontroli ładunku na statkach towarowych (II-2/7.5.5 SOLAS), rurociągów ssawnych i tłocznych awaryjnych pomp pożarowych prowadzonych przez przedział maszynowy (II-2/10.2.1.4.1 SOLAS), lokalizacji głównych przeciwpożarowych zaworów odcinających w cysternach (prawidło II-2/10.2.1.4.4 SOLAS), zastosowania instalacji na dwutlenek węgla lub systemu gazu obojętnego do samonagrzewających stałych ładunków masowych (prawidło II-2/10.7.1.3 i 10.7.2 SOLAS) oraz włazów wyjścia awaryjnego na pokład (prawidło II-2/13.1 SOLAS), jak również ujednocnioną interpretację Kodeksu FSS w zakresie elementów sterujących uwalnianiem dwutlenku węgla i aktywacją alarmu w chronionej przestrzeni (pkt. 2.1.3.2 i 2.2.2 rozdz. 5 Kodeksu) oraz ujednocnioną interpretację Kodeksu stosowania prób ogniowych (Kodeks FTP) w zakresie prób pionowo zawieszonych tekstyliów i folii (pkt. 3.1.1 i 3.1.2 cz. 7 załącznika 1 oraz pkt 6.2.2 dodatku 1 do cz. 7 załącznika 1).

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1456 oraz MSC.1/Circ.1492.

MSC.1/Circ.1588/Rev.3 Zmienione procedury reagowania w sytuacjach zagrożeń dla statków przewożących towary niebezpieczne (Poradnik EMS)

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.

Trzecia skonsolidowana rewizja Zmienionych procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń dla statków przewożących towary niebezpieczne (Poradnik EMS) odzwierciedla poprawki (42-24) do Kodeksu IMDG, przyjęte rezolucją MSC.556(108).

Zachęca się zainteresowane strony do zapoznania się z dokumentem, mając na uwadze, że poprawki (42-24) do Kodeksu IMDG można stosować na zasadach dobrowolności od dnia 1 stycznia 2025 r. Ich przewidywana data wejścia w życie to 1 stycznia 2026 r.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1588/Rev.2.

MSC.1/Circ.1330/Rev.1 Wytyczne w zakresie konserwacji i napraw powłok ochronnych

Okólnik zawiera zaktualizowane Wytyczne w zakresie konserwacji i napraw powłok ochronnych, w których zastąpiono odniesienia do „Inspektora Powłok NACE, poziom 2” na „Certyfikowanego Inspektora Powłok AMPP”. Zmiany odzwierciedlają poprawki wprowadzone do rezolucji MSC.215(82) (Standard wykonania powłok ochronnych dla dedykowanych zbiorników balastowych wody morskiej na wszystkich typach statków i dwustronnych przestrzeni poszycia masowców) oraz rezolucji MSC.288(87) (Standard wykonania powłok ochronnych dla zbiorników ładunkowych zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, wprowadzonych odpowiednio rezolucjami MSC.557(108) i MSC.558(108).

Zachęca się Rządy Członkowskie do stosowania Wytycznych podczas przeglądów, oceny i napraw powłok ochronnych w zbiornikach balastowych w dniu 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie oraz do zwrócenia na nie uwagi armatorów, stoczniovców i innych zainteresowanych stron.

Niniejszy okólnik uchyla okólnik MSC.1/Circ.1330.

MSC.1/Circ.1399/Rev.1 Zmienione wytyczne w/s procedur konserwacji i napraw w trakcie użytkowania systemów powłok zbiorników ładunkowych ropy naftowej na zbiornikowcach

Okólnik nie ukazał się jeszcze na stronach IMO.

MSC.1/Circ.1678 Wytyczne dotyczące badań lekarskich personelu statków rybackich

Wytyczne mają na celu pomóc Stronom w zapewnieniu skutecznego wdrożenia norm w zakresie ochrony zdrowia i badań lekarskich personelu statków rybackich zawartych w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia załóg statków rybackich, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (STCW-F 1995) oraz w Kodeksie STCW-F.

Wytyczne zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2026 r.

MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 Wytyczne w/s zarządzania morskim ryzykiem cybernetycznym

Okólnik nie ukazał się jeszcze na stronach IMO.

SN.1/Circ.343 Uznanie systemu raportowania statków w cieśninie Pentland Firth (PENTREP)

Okólnik zawiera wytyczne dotyczące systemu raportowania statków PENTREP obowiązującego na obszarze cieśniny Pentland Firth, dotyczącego wszystkich statków

o pojemności 300 ton brutto i większej. System zostanie wdrożony w dniu 1 grudnia 2024 r. o godzinie 00:00 czasu UTC i zastąpi dotychczasowy system raportowania, który ma zastosowanie wyłącznie do statków z ładunkiem, jak określono w Zaleceniach dotyczących żeglugi wokół wybrzeży Wielkiej Brytanii (rez. A.768(18), zm. przez okólniki SN/Circ.159 i SN/Circ.183).

MSC.1/Circ.1610/Rev.1 Opisy usług morskich w kontekście e-nawigacji

Okólnik zawiera zaktualizowane opisy usług morskich w kontekście e-nawigacji, co stanowi wkład w harmonizację formatu i struktury usług morskich. Oczekuje się, że opisy te będą nadal okresowo aktualizowane, biorąc pod uwagę rozwój i prace związane z harmonizacją.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1610.

MSC.1/Circ.1310/Rev.2 Wspólny Podręcznik IMO/IHO/WMO dotyczący informacji o bezpieczeństwie morskim

Okólnik zawiera zmieniony Wspólny podręcznik IMO/IHO/WMI dotyczący informacji o bezpieczeństwie morskim przygotowany przez Światową Organizację Meteorologiczną i Międzynarodową Organizację Hydrograficzną oraz uzgodniony przez Podkomitet Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR). Podręcznik zawiera obszerne wytyczne i przykłady w sprawie struktury i tekstu, które mają być stosowane w ostrzeżeniach nawigacyjnych oraz ostrzeżeniach i prognozach meteorologicznych. Wersja Podręcznika załączona do ww. okólnika powinna zostać wdrożona do użytku od dnia 1 stycznia 2025 r.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1310/Rev.1 z dniem 1 stycznia 2025 r.

MSC-MEPC.2/Circ.19 Wskazówki dotyczące systemu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS) pomocne we wdrażaniu Kodeksu III przez państwa członkowskie

Okólnik zawiera nieobowiązkowe wytyczne ułatwiające zrozumienie i przybliżające praktyki pomocne przy wdrażaniu Kodeksu III przez państwa członkowskie, mając na celu poprawę ich ogólnych wyników w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska, włączając w to proces oceny i przeglądu (część A), a także zapewnia Państwom Członkowskim podręcznik przygotowujący do przyszłych audytów w ramach IMSAS oraz pomoc w planowaniu, prowadzeniu i raportowaniu przez Państwa Członkowskie ich obowiązków określonych w rezolucji A.1067(28).

MSC.1/Circ.1599/Rev.3 Znowelizowane wytyczne dotyczące stosowania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych

Wytyczne dotyczące stosowania wysokomanganowej stali austenitycznej do zastosowań kriogenicznych dostarczają projektantom i producentom praktycznych informacji na temat projektowania i budowy zbiorników ładunkowych i paliwowych wykorzystujących ten materiał do pracy w warunkach kriogenicznych, w celu spełnienia warunków projektowych określonych w sekcji 4.18 Kodeksu IGC i sekcji 6.4.12 Kodeksu IGF.

Trzecia rewizja Znowelizowanych Wytycznych jest wynikiem przeglądu, który ma na celu uwzględnienie doświadczeń eksploatacyjnych zdobytych podczas ich stosowania i uwzględniają modyfikacje w zakresie stosowania oraz w dodatku 2.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1599/Rev.2.

MSC.1/Circ.1622/Rev.1 Znowelizowane wytyczne dotyczące akceptacji alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych na statkach przewożących skroplone gazy luzem oraz statkach wykorzystujących gazy lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu

Okólnik zawiera Znowelizowane wytyczne dotyczące akceptacji alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych na statkach przewożących skroplone gazy luzem oraz statkach wykorzystujących gazy lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, które zostały zatwierdzone po zakwalifikowaniu stali austenitycznej o wysokiej zawartości manganu do obsługi amoniaku oraz w celu zmiany dodatkowych wymagań dotyczących testów zgodności dla obsługi amoniaku.

Znowelizowane wytyczne uwzględniają poprawki zawarte w okólniku MSC.1/Circ.1648 i zawierają szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu dokumentowania alternatywnych materiałów metalowych pod kątem ich przydatności i zgodności z kodeksami IGC i IGF, a także ramy oceny i zatwierdzania alternatywnych materiałów metalowych do zastosowań kriogenicznych.

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1622 i odwołuje MSC.1/Circ.1648.

MSC.1/Circ.1679 Tymczasowe wytyczne dotyczące wykorzystania ładunku LPG jako paliwa

Celem niniejszych Tymczasowych wytycznych jest zapewnienie ujednoczonych szczegółowych wytycznych dla statków wykorzystujących ładunek LPG jako paliwo, do czasu włączenia stosownych przepisów do Kodeksu IGC.

Wytyczne mają zastosowanie do gazowców zdefiniowanych w prawie VII/11.2 Konwencji SOLAS, spełniających wymagania Kodeksu IGC, wykorzystujących ładunki LPG jako paliwo, jako uzupełnienie istniejących postanowień rozdziału 16 Kodeksu IGC.

Niniejsze Tymczasowe wytyczne będą poddawane przeglądowi i zmieniane w świetle doświadczenia zdobywanego w trakcie ich stosowania.

MSC.1/Circ.1212/Rev.2 Znowelizowane wytyczne dotyczące alternatywnych projektów i rozwiązań w rozdz. II-1 i III Konwencji SOLAS

Wytyczne służą do nakreślenia metodologii analizy inżynierskiej wymaganej przez przepisy II-1/55 i III/38 Konwencji SOLAS dotyczące alternatywnych projektów i rozwiązań, mające zastosowanie do konkretnego systemu inżynierskiego lub ratunkowego, projektu lub rozwiązania, dla których wnioskuje się o zatwierdzenie alternatywnego projektu odbiegającego od wymagań normatywnych rozdziałów II-1 i III Konwencji SOLAS.

Wytyczne nie mają służyć jako samodzielny dokument, lecz powinny być stosowane w połączeniu z odpowiednimi przewodnikami projektowania technicznego i inną literaturą.

Niniejszy okólnik uchyla MSC.1/Circ.1212 i MSC.1/Circ.1212/Rev.1.

MSC.1/Circ.1572/Rev.2 Ujednoczone interpretacje rozdz. II-1 i XII SOLAS; przepisy techniczne dot. środków dostępu do inspekcji (rez. MSC.158(78)); oraz standardy techniczno-eksploatacyjne dla sygnalizatorów poziomu wody na statkach podlegających przepisom II-1/25 i 25-1, oraz XII/12 SOLAS (rez. MSC.188(79)/Rev.2)

W rewizji 2 okólnika MSC.1/Circ.1572 ujęto poprawki do sekcji 1 i 9, opracowane w Podkomitecie ds. projektowania i budowy statków (SDC).

Interpretacje zawarte w sekcji 1.4 powinny mieć zastosowanie do inspekcji przeprowadzanych przez załogę lub właściwych inspektorów w dniu 1 stycznia 2025 r. lub po tej dacie.

Interpretacje zawarte w sekcji 9 powinny mieć zastosowanie do sygnalizatorów zainstalowanych na:

(a) nowych statkach, dla których kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 stycznia 2025 r. lub po tej dacie, lub w przypadku braku kontraktu, których stępka została położona lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 stycznia 2025 r. lub po tej dacie; lub

(b) statki inne niż statki określone w pkt. (a), z umowną datą dostawy wyposażenia na statek w dniu 1 stycznia 2025 r. lub po tej dacie, lub w przypadku braku umownej daty dostawy na statek, faktycznie dostarczone na statek w dniu 1 stycznia 2025 r. lub po tej dacie.

Zachęca się państwa członkowskie do stosowania załączonych interpretacji dotyczących pozostałych sekcji przy stosowaniu odpowiednich przepisów rozdziałów II-1 i XII Konwencji SOLAS do statków zbudowanych w dniu 9 czerwca 2017 r. lub po tej dacie.

MSC.1/Circ.1680 Ujednolicone interpretacje prawidła XV/5.1 SOLAS i paragrafu 3.5 cz.1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP) w zakresie harmonizacji Certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego z certyfikatami SOLAS

Okólnik zawiera ujednoczoną interpretację prawidła XV/5.1 SOLAS i paragrafu 3.5 cz.1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP) w zakresie harmonizacji Certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego z certyfikatami SOLAS. Ujednoczenie interpretacji ma na celu zapewnienie bardziej szczegółowych wytycznych dotyczących przeglądów wstępnych i przeglądów dla utrzymania ważności certyfikatów wymaganych w prawidła XV/3.2, 3.3 i 5.1 SOLAS zarówno dla statków objętych zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji, jak i statków niepodlegających wymaganiom HSSC.

MSC.1/Circ.1509/Rev.1 Ujednolicone interpretacje Kodeksu poziomu hałasu na statkach (rez. MSC.337(91))

Okólnik zawiera Ujednolicone interpretacje Kodeksu poziomu hałasu na statkach (rez. MSC.337(91)) zaktualizowane o bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące kalibracji mierników poziomu dźwięku i kalibratorów (sekcja 2 Kodeksu), które powinny być stosowane w podczas następczej wymaganej kalibracji, ale nie później niż 1 czerwca 2026 r.

Niniejszy okólnik uchyla MSC.1/Circ.1509.

MSC.1/Circ.1511/Rev.1 Ujednolicone interpretacje prawideł II-2/9 i 13 SOLAS

Okólnik zawiera ujednolicone interpretacje prawideł II-2/9 (Powstrzymywanie pożaru) i II-2/13 (Drogi ewakuacji) SOLAS.

Niniejszy okólnik uchyla okólnik MSC.1/Circ.1511.

MSC.1/Circ.797/Rev.40 Lista osób kompetentnych prowadzona przez Sekretarza Generalnego zgodnie z częścią A-1/7 Kodeksu STCW

Okólnik zawiera listę nominowanych osób kompetentnych, prowadzoną przez Sekretarza Generalnego zgodnie z wymaganiami A-1/7 Kodeksu STCW.

MSC.1/Circ.1164/Rev.28 Rozpowszechnienie informacji o państwach stronach Konwencji STCW, 1978 wraz z późn. zm., które wdrożyły jej postanowienia i złożyły odpowiednie raporty oraz sprawozdania z niezależnej oceny zgodnie z wymaganiami Konwencji

Okólnik zawiera kolejną uaktualnioną listę państw stron Konwencji STCW, które wypełniły ww. obowiązki konwencyjne wg stanu do 108 sesji Komitetu MSC.

MSC.1/Circ.1500/Rev.3 Zmienione wytyczne dotyczące opracowania poprawek do Konwencji SOLAS oraz powiązanych instrumentów obowiązkowych

Okólnik nie ukazał się jeszcze na stronach IMO.

REZOLUCJE 81 sesji KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC 81)
(18-22.03.2024 r.)

Rezolucja MEPC.383(81) Poprawki do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 r. (Stosowanie elektronicznej książki zapisów o wodach balastowych)

Poprawki do Konwencji BWM modyfikują przepisy A-1 i B-2, umożliwiając korzystanie z elektronicznej książki zapisów o wodach balastowych zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi korzystania z elektronicznych książek zapisów w ramach Konwencji BWM (rez. MEPC.372(80), z ewentualnymi poprawkami).

Poprawki wejdą w życie 1 października 2025 r.

Rezolucja MEPC.384(81) Poprawki do Protokołu i do Konwencji MARPOL dotyczące Procedur zgłaszania przypadków utraty kontenerów

Zgodnie z projektem wymagań dotyczących raportowania w rozdziale V Konwencji SOLAS w sprawie utraconego kontenera transportowego, zatwierdzonym przez MSC 107, Artykuł V w Protokole i Konwencji MARPOL zostaje zmieniony w następujący sposób: „W przypadku utraty kontenera/ów transportowego/ych, raport wymagany zgodnie z Art. II(1)(b) powinien być sporządzony zgodnie z wymaganiami dotyczącymi Komunikatów o niebezpieczeństwie przewidzianymi w przepisach V/31 i V/32 SOLAS”.

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2026 r.

Rezolucja MEPC.385(81) Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczące paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z paliwem olejowym morskich silników wysokoprężnych zastępujących system parowy, dostępności danych i włączenia danych dotyczących pracy transportowej oraz zwiększenia szczegółowości danych w Bazie Danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki (IMO DCS)

Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczą głównie:

1. Przepisy 13 – W zakresie poziomu emisji NO_x, w przypadku okrętowego silnika wysokoprężnego zastępującego system parowy. W takim przypadku silnik należy uznać za silnik zamienny, który może być zgodny z II poziomem emisji zamiast III poziomu emisji, jeżeli spełnia *Wytyczne z 2024 r. w odniesieniu do nieidentycznych silników zamiennych, od których nie wymaga się spełnienia limitu poziomu III* (rez. MEPC.386(81)). Administracja powiadomi IMO o przypadkach, w których silnik zamienny zainstalowany w dniu 1 sierpnia 2025 r. lub po tej dacie, będzie spełniał wymogi II poziomu emisji (zamiast poziomu III);

2. Prawidła 14 - Wymagań dotyczących instalacji lub wyznaczenia punktu(ów) poboru próbek paliwa, wyjaśniających, że ww. wymagania nie mają zastosowania do systemów paliwa o niskiej temperaturze zapłonu lub paliwa gazowego. Wynikające z tego zmiany zostały uwzględnione w formularzu świadectwa IAPP;
3. Prawidła 18 - Wymagań dotyczących BDN – dokumentu dostawy „paliwa o niskiej temperaturze zapłonu”, wyjaśniających, że BDN powinien spełniać określoną liczbę informacji zawartych w Dodatku V (pozycje od 1 do 6);
4. Bardziej szczegółowych informacji, które należy przekazywać do bazy danych IMO, dotyczącej zużycia paliwa olejowego na statkach (Dodatek IX), w tym:
 - o rozróżnienie zużycia paliwa olejowego i zużycia paliwa olejowego, gdy statek nie jest w drodze;
 - o instalacja technologii innowacyjnych; oraz
 - o dane dotyczące całkowitej pracy przewozowej, z wykorzystaniem rzeczywistych danych dotyczących tzw. tona-kilometrów, TEU-kilometrów i/lub pasażero-kilometrów.

Poprawki wchodzi w życie 1 sierpnia 2025 r. Możliwe jest wcześniejsze dobrowolne wdrożenie powyższych zmian od dnia 1 stycznia 2025 r.

Rezolucja MEPC.386(81) Wytyczne z 2024 r. wynikające z prawidła 13.2.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL w odniesieniu do nieidentycznych silników zamiennych, które nie muszą spełniać limitu poziomu III emisji

Rezolucja przedstawia wytyczne i warunki, które mają zastosowanie do silnika, który wymaga wymiany i zasadniczo podlega wymaganiom prawidła 13 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (moc znamionowa większa niż 130 kW), tzn. nieidentycznego silnika zamiennego, który powinien spełniać normy emisji określone w paragrafie 5.1.1 odpowiedniego prawidła (Tier III) podczas eksploatacji na obszarze wyznaczonym zgodnie z prawidłem 13.6 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, jeżeli wymiana ma miejsce w dniu lub po datach podanych w podpunktach prawidła 13.5.1.2.

Niniejsze Wytyczne, które zastępują wytyczne z 2013 r. przyjęte rezolucją MEPC.230(65).

Rezolucja MEPC.387(81) Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania Konwencji BWM w stosunku do statków eksploatowanych w wodach o pogorszonej jakości

Rezolucja zawiera Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania Konwencji BWM do statków pływających w wodach o pogorszonej jakości i przedstawia warunki tymczasowego braku penalizacji podczas fazy budowania doświadczeń (EBP) za niezgodności statku ze standardem zrzuca określonym w prawidło D-2 po użyciu BWMS, o których mowa w para. 4 rezolucji MEPC.290(71).

Rezolucja apeluje do wszystkich zainteresowanych stron o zmaksymalizowanie przydatności i regularne stosowanie systemów BWMS do postępowania z wodami o pogorszonej jakości zarówno w perspektywie krótko-, jak i długoterminowej, a w szczególności wzywa:

- 1) producentów BWMS do opracowania ulepszeń w zakresie powszechnie napotykanym wyzwań związanych z jakością wody;
- 2) statki i stocznie do inwestowania w najbardziej odpowiednie, solidne systemy BWMS;
- 3) statki do oczyszczania jak największej ilości wody balastowej w wodach o pogorszonej jakości i korzystania w ostateczności z rozwiązań zastępczych.

Rezolucja MEPC.388(81) Poprawki do Wytycznych z 2022 r. dotyczących opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP) (rez. MEPC.346(78))

Rezolucja zwraca się do stron Załącznika VI do Konwencji MARPOL i innych rządów państw członkowskich o zwrócenie uwagi kapitanów, marynarzy, armatorów, operatorów statków i wszelkich innych zainteresowanych stron na poprawki do przedmiotowych Wytycznych w zakresie nowego paragrafu 2.5 dotyczącego definicji silnika *consumer type*, oraz zmiany cz.7, która zawiera Wytyczne dotyczące metodologii gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego, przebytej drogi i godzin w drodze oraz innych pozycji.

Rezolucja MEPC.389(81) Poprawki do Wytycznych na 2022 r. dotyczących weryfikacji przez administrację danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki i eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla (rez. MEPC.348(78))

Rezolucja zwraca się do stron Załącznika VI do Konwencji MARPOL i innych rządów państw członkowskich o zwrócenie uwagi kapitanów, marynarzy, armatorów, operatorów statków i wszelkich innych zainteresowanych stron na poprawkę do pkt. 4.1.5, która otrzymuje brzmienie:

„kopie dokumentów zawierających informacje na temat ilości zużytego paliwa olejowego, przebytej odległości, godzin w rejsie oraz inne dane w okresie sprawozdawczym (np. oficjalny dziennik pokładowy statku, książka zapisów olejowych, BDN, raporty przybycia/popołudnia/odpłynięcia oraz z plików danych auto-log); oraz”

Rezolucja MEPC.390(81) Poprawki do Wytycznych z 2021 r. dotyczących systemu ograniczania mocy wału/silnika w celu zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi EEXI i wykorzystania rezerwy mocy (rez. MEPC.335(76)), zm. rez. MEPC.375(80)

Poprawki do Wytycznych obejmują:

- dodatkowe wymagania techniczne dla jednostki sterującej służącej do obliczania i ograniczania mocy przenoszonej przez wał na śrubę (śruby), jeśli jest ona niezależna od automatyki silnika (np. alarm na mostku; automatyczna rejestracja danych w przypadku celowego wykorzystania rezerwy mocy; oraz maksymalnie 5-minutowy czas blokady alarmu przekroczenia w przypadku krótkotrwałego niezamierzonego przekroczenia limitu mocy systemu) (pkt 2.1.1.3);
- doprecyzowanie warunków, w których użycie rezerwy mocy byłoby dozwolone (tj. scenariusz w prawie 3 Zał. VI do Konwencji MARPOL, który może zagrozić bezpiecznej żegludze statku) (ust. 2.2.1, 3.1 i 3.3)
- wymóg aktualizacji załączników do „Zaleceń w sprawie dostarczania i prezentacji informacji manewrowych na statkach” w celu uwzględnienia charakterystyk manewrowych statku, gdy statek ma dostępną całą moc wału i silnika oraz gdy moc wału lub silnika została ograniczona (nowy ust. 6).

Rezolucja MEPC.391(81) Wytyczne z 2024 r. dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw okrętowych (Wytyczne LCA 2024)

Rezolucja modyfikuje Wytyczne LCA, wprowadzając m.in:

- parametry związane z produkcją biopaliw, oceną intensywności emisji dwutlenku węgla GHG dla energii elektrycznej oraz metodologią *tank-to-wake* dla rzeczywistych wskaźników emisji na statku (sekcje 4, 5, 9 i 10 oraz Załącznik 3);

- Wzór zgłoszenia domyślnego współczynnika emisji od złoza do zbiornika „well-to-tank” (Załącznik 4) i nowy Wzór zgłoszenia dla współczynników emisji od zbiornika do zużycia „tank-to-wake” (Załącznik 5).

OKÓLNIKI KOMITETU MEPC

BWM.2/Circ.82 Wytyczne dotyczące tymczasowego przechowywania oczyszczonych ścieków i/lub szarej wody w zbiornikach balastowych

Wytyczne zawierają procedurę tymczasowego przechowywania TS/GW (*Treatment Sewage/Grey Water*) w zbiornikach BW, dopuszczoną do stosowania jako opcja w określonych portach i obszarach, które ograniczają zrzut takich ścieków i tam, gdzie statek nie ma dedykowanych zbiorników o odpowiedniej pojemności do przechowywania TS/GW.

Procedura opisuje kroki, które należy wykonać w oparciu o następujące zasady:

- zrzut BW powinien być zgodny z Konwencją BWM;
- zrzut TS powinien być zgodny z Zał. IV do Konwencji MARPOL i wszelkimi lokalnymi wymaganiami;
- wytrzymałość kadłuba i stateczność statku nie powinny być zagrożone;
- w przypadku, gdy statek tymczasowo przechowuje TS/GW w zbiornikach BW, na statku powinny być przeprowadzane okresowe kontrole zbiorników BW i podejmowane środki zapobiegające negatywnemu oddziaływaniu na nie;
- w Planie postępowania z wodami balastowymi (BWMP) należy uwzględnić specyficzną dla każdego statku procedurę przełączania ze zbiorników BW na zbiorniki TS/GW i z powrotem na zbiorniki BW, w tym pomp i rurociągów związanych ze zbiornikami BW o podwójnym przeznaczeniu, wraz ze szczegółowymi informacjami na temat sposobu przeprowadzania płukania;
- zbiorniki BW, które mają być używane do tymczasowego przechowywania TS/GW, powinny zostać zidentyfikowane w BWMP;
- w Książce zapisów o postępowaniu z wodami balastowymi należy dokonać wpisu pod odpowiednim kodem związanym z dodatkowymi procedurami eksploatacyjnymi i uwagami ogólnymi.

MEPC.1/Circ.908 Procedura zgłaszania do Organizacji przypadków wykorzystania rezerwy mocy na statku

Okólnik opisuje Procedurę raportowania, zgodnie z którą do 30 czerwca każdego roku Administracja powinna zgłaszać do Sekretariatu IMO, informację o wykorzystaniu rezerwy mocy na danym statku w okresie 12 miesięcy, tj. od 1 stycznia do 31 grudnia poprzedniego roku kalendarzowego.

Administracje są proszone o zgłaszanie wykorzystania rezerwy mocy, jeśli takie ma miejsce, pocztą elektroniczną na adres ghg@imo.org, przy użyciu formularza zamieszczonego w załączniku.

MEPC.1/Circ.909 Zalecenia dotyczące przewozu drogą morską granulatu tworzyw sztucznych w kontenerach ładunkowych

Zalecenia zostały opracowane przez podkomitety PPR i CCC, jako środek krótkoterminowy mający na celu zmniejszenie zagrożeń dla środowiska związanych z przewozem granulatu

tworzyw sztucznych w formie opakowanej drogą morską przed opracowaniem obowiązkowych instrumentów tym zakresie.

Granulat może być przewożony drogą morską pod warunkiem spełnienia następujących zaleceń:

.1 Granulaty tworzyw sztucznych powinny być pakowane w opakowania dobrej jakości, które powinny być wystarczająco mocne, aby wytrzymać wstrząsy i obciążenia normalnie występujące podczas transportu. Opakowanie powinno być tak skonstruowane i zamknięte, aby zapobiec utracie zawartości, która może być spowodowana w normalnych warunkach transportu przez wibracje lub siły przyspieszające.

.2 Informacje dotyczące transportu powinny wyraźnie wskazywać, jako dodatek do informacji o ładunku wymaganych prawidem VI/2 Konwencji SOLAS, te kontenery ładunkowe, które zawierają granulki tworzyw sztucznych. Ponadto załadowca powinien uzupełnić informacje o ładunku o specjalne wymagania dotyczące sztauowania zgodnie z poniższym punktem.3.

.3 Kontenery ładunkowe zawierające granulaty tworzyw sztucznych powinny być odpowiednio zasztauowane i zabezpieczone, tak aby zminimalizować zagrożenia dla środowiska morskiego bez uszczerbku dla bezpieczeństwa statku i osób znajdujących się na jego pokładzie.

W szczególności kontenery ładunkowe zawierające granulaty tworzyw sztucznych powinny być sztauowane:

- .1 pod pokładem wszędzie tam, gdzie jest to praktycznie możliwe; lub
- .2 na odsłoniętych pokładach w ich osłoniętych obszarach.

MEPC.1/Circ.910 Formularze raportów obowiązkowych, zgodnie z art. 12 Konwencji z Hongkongu

Okólnik zachęca państwa członkowskie do przekazywania IMO informacji na temat stoczni złomowych oraz dwóch rocznych wykazów statków, zgodnie z art. 12 ust. 1, 4 i 5 Konwencji z Hongkongu. Do czasu zakończenia prac nad specjalnym modułem dotyczącym recyklingu statków w ramach Globalnego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS), państwa członkowskie są proszone o przekazywanie tych informacji przy użyciu formularzy zamieszczonych w załączniku do okólnika pocztą elektroniczną na adres med@imo.org.

W celu rozpowszechnienia, przedłożone informacje na temat stoczni złomowych i wykazy statków zostaną opublikowane jako plik pdf do pobrania na stronie internetowej IMO (<https://www.imo.org/en/Ourwork/Environment/pages/ship-Recycling.aspx>).