

Ustalenia z posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego

Na 98. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (*Maritime Safety Committee*) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) poruszono wiele zagadnień, które mogą podyktować przyszły kierunek rozwoju rynku transportu morskiego.

Jednostki autonomiczne

Komitet zajął się między innymi problemem jednostek autonomicznych, które w niedalekiej przyszłości mogą stanowić realną alternatywę dla statków załogowych. Uznano, że IMO powinno podjąć inicjatywę i przygotować się na wprowadzenie zmian prawnych pozwalający na ich działanie. W tym zakresie prowadzone będą badania i analizy mające na celu zidentyfikowanie, które z obecnie opracowywanych regulacji IMO uniemożliwiają eksploatację statków autonomicznych/bezzałogowych, które z nich nie miałyby zastosowania przy eksploatacji statków (ponieważ dotyczą jedynie sytuacji związanych z obecnością człowieka na pokładzie), oraz które z przepisów IMO nie uniemożliwiają eksploatacji bezzałogowej (z uwzględnieniem potencjalnej konieczności wprowadzenia w nich zmian w celu zapewnienia bezpiecznej i przyjaznej dla środowiska budowy i eksploatacji statków autonomicznych).

Dalsze prace powinny objąć również ustalenie definicji dla samych jednostek autonomicznych oraz dla różnych poziomów automatyzacji statków handlowych, wliczając w to jednostki półautonomiczne i bezzałogowe.

Komitet ustalił również, że niezbędne będzie stworzenie nowych mechanizmów prawnych dotyczących odpowiedzialności za wypadki morskie z udziałem jednostek autonomicznych, a także za ładunek i szkody w środowisku naturalnym. Przewiduje się, że opisywane prace odbędą się w trakcie czterech kolejnych sesji Komitetu MSC do połowy 2020 roku.

Stateczność statków pasażerskich

Komitet przyjął poprawki do Rozdziału II-1 Konwencji SOLAS dotyczące niezatapialności i stateczności.

Podczas prac nad zmianami, wzięto pod uwagę wnioski płynące z badań nad wypadkiem *Costa Concordia* z 2012 roku. Przedmiotowe regulacje dotyczą w szczególności nowo budowanych statków pasażerskich. Wraz w niniejszymi poprawkami, Komitet przyjął także znowelizowane Noty Wyjaśniające do prawideł Rozdziału II-1 dotyczących niezatapialności i stateczności.

Komitet zatwierdził także znowelizowane wytyczne w zakresie drzwi i grodzi wodoszczelnych na statkach pasażerskich, które mogą pozostawać otwarte w trakcie żeglugi.

Zmiany mają wejść w życie 1 stycznia 2020 roku.

Pozostałe zmiany aktów prawa morskiego:

Komitet przyjął drobne poprawki do Konwencji SOLAS w zakresie:

- prawidła II-2/3.56 – dotyczące definicji „pojazdowca” i projekt nowego prawidła II-2/20.2 zawierającego wymagania bezpieczeństwa przeciwpożarowego dotyczące przestrzeni dla pojazdów zawierających paliwo w swoich zbiornikach potrzebne do jego

napędu, w szczególności pojazdów nieużywających własnego napędu w przestrzeniach ładunkowych;

- przepisy II-2/9.4.1.3 – wyjaśniające wymagania dotyczące odporności ogniowej okien na statkach pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów, oraz na statkach o specjalnym przeznaczeniu przewożących powyżej 60 osób (ale nie więcej niż 240 osób) na pokładzie;
- przepisów III/1.4, III/30 i III/37 – dotyczące wymogu przeprowadzania ćwiczeń alarmowych na wszystkich statkach pasażerskich od 2020 roku.

Powyższe poprawki obowiązywać będą od 1 stycznia 2020 roku.

Zmiany dotknęły też kodeksy bezpieczeństwa jednostek szybkich (Kodeksy HSC 1994 i 2000) – ustalono warunki zwolnienia niektórych małych jednostek z obowiązku przewożenia łodzi ratunkowej.

Komitet zatwierdził również zestaw poprawek do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC), aktualizując wymagania dla wielu rodzajów ładunków. Zmiany objęły także paragrafy 4.5.1 i 4.5.2, dotyczące odpowiedzialności nadawcy stałego ładunku masowego za zapewnienie przeprowadzenia testu na określenie dopuszczalnej transportowej zawartości wilgoci (TML) tych ładunków. Wprowadzono także wymóg zadeklarowania przez nadawcę, czy stały ładunek masowy inny niż zboże jest szkodliwy dla środowiska morskiego, czy też nie.

Co więcej, przyjęto poprawki do części 6.1 rozdziału 6. Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (Kodeks LSA). Dotyczą one testów obciążeń próbnych i współczynników bezpieczeństwa i doprecyzowują, które urządzenia do wodowania i ich elementy muszą te normy spełniać. Komitet wprowadził też powiązane poprawki do znowelizowanego zalecenia dotyczącego prób środków ratunkowych.



Autor:
Sebastian Kita



Autor:
Maciej Jaśkiewicz