

Warszawa, dnia 4 grudnia 2024 r.

Poz. 1778

ZMIANY

**do załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,
sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r.,
zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r.
oraz Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r.,**

przyjęte w Londynie dnia 10 listopada 2022 r.

Przekład

**REZOLUCJA MSC.521(106)
(przyjęta dnia 10 listopada 2022 r.)**

**POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA
MORZU, 1974 (ROZDZIAŁ XV)**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU,

PRZYWOŁUJĄC artykuł 28(b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

PRZYWOŁUJĄC również artykuł VIII(b) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (dalej „Konwencja”) dotyczący procedury wprowadzania poprawek do Załącznika do Konwencji w części innej niż rozdział I,

ROZWAŻYWSZY, na swojej 106 sesji, poprawki do Konwencji zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z artykułem VIII(b)(i) Konwencji,

1 PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VIII(b)(iv) Konwencji, poprawki do Konwencji, których tekst został przedstawiony w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 POSTANAWIA, zgodnie z artykułem VIII(b)(vi)(2)(bb) Konwencji, że wspomniane poprawki uważa się za przyjęte z dniem 1 stycznia 2024 r., chyba że przed tą datą więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji lub Umawiających się Rządów, których łącznie liczona flota handlowa stanowi nie mniej niż 50% tonażu brutto światowej floty handlowej, powiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie wobec poprawek;

3 ZWRACA SIĘ do Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji o odnotowanie, iż zgodnie z artykułem VIII(b)(vii)(2) Konwencji poprawki wchodzi w życie, po ich przyjęciu zgodnie z punktem 2 powyżej, w dniu 1 lipca 2024 roku;

4 WZYWA Sekretarza Generalnego, dla celów artykułu VIII(b)(v) Konwencji, do przekazania uwierzytelnionych kopii niniejszej rezolucji oraz tekstu poprawek zawartych w załączniku wszystkim Umawiającym się Rządów będącym stronami Konwencji;

5 WZYWA RÓWNIEŻ Sekretarza Generalnego do przekazania kopii niniejszej rezolucji, wraz z jej załącznikiem, członkom IMO, którzy nie są Umawiającymi się Rządami będącymi stronami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974

ROZDZIAŁ XV ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH PERSONEL PRZEMYSŁOWY

Po istniejącym rozdziale XIV (Środki bezpieczeństwa dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych) dodaje się nowy rozdział XV:

„ROZDZIAŁ XV

Środki bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy

Prawidło 1 – Definicje

Dla celów niniejszego rozdziału:

- 1 *Personel przemysłowy (IP)* oznacza wszystkie osoby przewożone lub zakwaterowane na statku w celu prowadzenia działalności przemysłowej na morzu wykonywanej na pokładzie innych statków i/lub obiektów offshore.
- 2 *Kodeks IP* oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy, uchwalony przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.527(106) i który może być poprawiany, o ile takie poprawki są uchwalane, wchodzi w życie i obowiązują stosownie do postanowień artykułu VIII niniejszej Konwencji dotyczącego procedury wprowadzania poprawek do Załącznika w części innej niż rozdział I.
- 3 *Działalność przemysłowa w sektorze offshore* oznacza budowę, konserwację, likwidację, obsługę lub serwisowanie obiektów offshore związanych między innymi z poszukiwaniem i eksploatacją zasobów w sektorach energii odnawialnej lub węglowodorów, akwakulturą, górnictwem oceanicznym lub podobną działalnością.
- 4 *Kodeks HSC* oznacza Międzynarodowy kodeks jednostek szybkich, 2000, uchwalony przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.97(73) i który może być poprawiany, o ile takie poprawki są uchwalane, wchodzi w życie i obowiązują stosownie do postanowień artykułu VIII niniejszej Konwencji dotyczącego procedury wprowadzania poprawek do Załącznika w części innej niż rozdział I.

Prawidło 2 – Postanowienia ogólne

- 1 Wszędzie tam, gdzie w Kodeksie IP znajduje się odniesienie do wymagań dotyczących statków pasażerskich, odpowiednie wymagania dotyczące statków towarowych uznaje się za spełnione.
- 2 Dla celów niniejszego rozdziału personel przemysłowy nie jest traktowany ani uważany za pasażerów.
- 3 Wszędzie tam, gdzie w niniejszym rozdziale lub w Kodeksie IP liczba personelu przemysłowego pojawia się jako parametr, powinna to być łączna liczba personelu przemysłowego, personelu specjalnego* oraz pasażerów przewożonych na statku, przy czym liczba pasażerów nie powinna przekraczać 12.
- 4 Niezależnie od postanowień prawidła 2.1 powyżej, dla jednostek szybkich, do których ma zastosowanie rozdział X oraz niezależnie od postanowień rozdziałów 2 do 12 i 18 Kodeksu HSC, statek certyfikowany zgodnie z wymaganiami niniejszego rozdziału i Kodeksu IP będzie uważany za spełniający wymagania rozdziałów 2 do 12 i 18 Kodeksu HSC.

* Zob. Kodeks bezpieczeństwa statków specjalnego przeznaczenia, 2008.

Prawidło 3 – Zakres stosowania

- 1 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, niniejszy rozdział ma zastosowanie do statków towarowych oraz szybkich jednostek towarowych o pojemności brutto 500 lub

większej, zbudowanych w dniu 1 lipca 2024 r. lub po tej dacie, które przewożą więcej niż 12 osób personelu przemysłowego.

2 Statki towarowe zbudowane przed 1 lipca 2024 r., upoważnione przez Administrację do przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego zgodnie z zaleceniami opracowanymi przez Organizację, powinny spełniać wymagania prawideł III/1, III/2 (z wyjątkiem paragrafu 2.1.7), IV/7 i IV/8 Kodeksu IP podczas pierwszego przeglądu pośredniego lub odnowieniowego, w zależności od tego, który z nich po 1 lipca 2024 r. nastąpi wcześniej.

3 Szybkie jednostki towarowe zbudowane przed 1 lipca 2024 r., upoważnione przez Administrację do przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego zgodnie z zaleceniami opracowanymi przez Organizację, powinny spełniać wymagania prawideł III/1, III/2 (z wyjątkiem paragrafu 2.1.7), V/7 i V/8 Kodeksu IP do trzeciego przeglądu okresowego lub pierwszego przeglądu odnowieniowego, w zależności od tego, który z nich po 1 lipca 2024 r. nastąpi wcześniej.

4 Statki towarowe i szybkie jednostki towarowe, niezależnie od daty budowy, które przed 1 lipca 2024 r. nie zostały upoważnione przez Administrację do przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego w oparciu o zalecenia opracowane przez Organizację, muszą spełniać wymagania i być certyfikowane zgodnie z niniejszym rozdziałem i Kodeksem IP przed dopuszczeniem do przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego na pokładzie.

5 Dla celów niniejszego rozdziału wyrażenie *zbudowany* odnosi się do opisu podanego w prawidle:

.1 II-2/1.1.2.1, uzupełnionym prawidłem II-2/1.1.3 dla statków towarowych; oraz

.2 X/1.4, uzupełnionym prawidłem X/1.5 dla szybkich jednostek towarowych.

Prawidło 4 – Zakres stosowania innych rozdziałów

1 Prawidła dla statków towarowych zawarte w innych rozdziałach niniejszej Konwencji mają zastosowanie do statków opisanych w prawidle 3.1 powyżej, z wyjątkiem zmian wprowadzonych przez niniejszy rozdział.

2 Niezależnie od postanowień prawidła 4.1 powyżej, dla jednostek szybkich, do których zastosowanie ma Kodeks HSC, stosuje się prawidła dla jednostek towarowych zawarte w tym Kodeksie, z wyjątkiem zmian wprowadzonych przez niniejszy rozdział.

Prawidło 5 – Wymagania

1 Statki i jednostki szybkie, do których ma zastosowanie niniejszy rozdział, powinny:

- .1 być certyfikowane jako statek towarowy lub szybka jednostka towarowa zgodnie z przepisami rozdziału I lub VIII lub X, zależnie od przypadku;
- .2 spełniać wymagania Kodeksu IP; oraz
- .3 dodatkowo do wymagań prawideł I/8, I/9 i I/10 lub sekcji 1.5 do 1.9 Kodeksu HSC, stosownie do przypadku, zostać poddane przeglądowi i certyfikacji zgodnie z Kodeksem IP.

- 2 Statki i jednostki szybkie, do których ma zastosowanie niniejszy rozdział, posiadające certyfikat wydany zgodnie z prawidłem 5.1 powyżej, podlegają kontroli ustanowionej w prawidło I/19 lub XI-1/4 oraz w 1.10 Kodeksu HSC, w zależności od przypadku. Dla tego celu takie certyfikaty będą traktowane jako certyfikaty wydane zgodnie z prawidłem I/12 lub I/13.”

RESOLUTION MSC.521(106)
(adopted on 10 November 2022)

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (CHAPTER XV)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its 106th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2024, unless, prior to that date, more than one-third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified the Secretary-General of their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2024, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974****CHAPTER XV
SAFETY MEASURES FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL**

The following new chapter XV (Safety measures for ships carrying industrial personnel) is added after existing chapter XIV (Safety measures for ships operating in polar waters):

**"CHAPTER XV
Safety measures for ships carrying industrial personnel****Regulation 1 – Definitions**

For the purpose of this chapter:

1 *Industrial personnel (IP)* means all persons transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities performed on board other ships and/or offshore facilities.

2 *IP Code* means the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial personnel, as adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.527(106), as may be amended, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

3 *Offshore industrial activities* mean the construction, maintenance, decommissioning, operation or servicing of offshore facilities related, but not limited to, exploration and exploitation of resources by the renewable or hydrocarbon energy sectors, aquaculture, ocean mining or similar activities.

4 *HSC Code* means the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.97(73), as may be amended, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

Regulation 2 – General

1 Wherever in the IP Code a reference is made to passenger ship requirements, the corresponding cargo ship requirements are deemed to be complied with.

2 For the purpose of this chapter, industrial personnel shall not be treated or considered as passengers.

3 Wherever in this chapter, or in the IP Code, the number of industrial personnel appears as a parameter, it shall be the aggregate number of industrial personnel, special personnel and passengers carried on board, where the number of passengers shall not exceed 12.

4 Notwithstanding the provisions of regulation 2.1 above, for high-speed craft to which chapter X applies and notwithstanding the provisions of chapters 2 to 12 and 18 of the HSC Code, a ship certified in accordance with the requirements of this chapter and the IP Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters 2 to 12 and 18 of the HSC Code.

* Refer to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008.

Regulation 3 – Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to cargo ships and high-speed cargo craft, of 500 gross tonnage and upwards, constructed on or after 1 July 2024 which carry more than 12 industrial personnel.

2 Cargo ships constructed before 1 July 2024, authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with the recommendations developed by the Organization, shall comply with regulations III/1, III/2 (except for paragraph 2.1.7), IV/7 and IV/8 of the IP Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after 1 July 2024.

3 High-speed cargo craft constructed before 1 July 2024, authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with the recommendations developed by the Organization, shall comply with regulations III/1, III/2 (except for paragraph 2.1.7), V/7 and V/8 of the IP Code by the third periodical or first renewal survey, whichever occurs first, after 1 July 2024.

4 Cargo ships and high-speed cargo craft, irrespective of date of construction, which prior to the 1 July 2024 have not been authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel based on the recommendations developed by the Organization, shall comply and be certified in accordance with this chapter and the IP Code prior to the carriage of more than 12 industrial personnel on board.

5 For the purpose of this chapter, the expression *constructed* refers to the description given in regulations:

- .1 II-2/1.1.2.1, as complemented by regulation II-2/1.1.3 for cargo ships; and
- .2 X/1.4, as complemented by regulation X/1.5 for high-speed cargo craft.

Regulation 4 – Application of other chapters

1 The regulations for cargo ships contained in the other chapters of the present Convention apply to ships described in regulation 3.1 above, except as modified by this chapter.

2 Notwithstanding the provisions of regulation 4.1 above, for high-speed craft to which the HSC Code applies, the regulations for cargo craft in that Code apply except as modified by this chapter.

Regulation 5 – Requirements

1 Ships and high-speed craft to which this chapter applies shall:

- .1 be certified as a cargo ship or high-speed cargo craft in accordance with either chapter I or chapter VIII or chapter X, as applicable;

- .2 meet the requirements of the IP Code; and
 - .3 in addition to the requirements of regulations I/8, I/9 and I/10 or of sections 1.5 to 1.9 of the HSC Code, as applicable, be surveyed and certified, as provided for in the IP Code.
- 2 Ships and high-speed craft to which this chapter applies, holding a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 5.1 above, shall be subject to the control established in regulation I/19 or XI-1/4, and in 1.10 of the HSC Code, as applicable. For this purpose, such certificates shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13."