



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 3/2026

Najważniejsze postanowienia 13 sesji Podkomitetu Zapobiegania i Reagowania na Zanieczyszczenia (IMO PPR)

W dniach 9-13 lutego 2026 r. w IMO w Londynie odbyła się 13 sesja Podkomitetu ds. Zapobiegania i reagowania na Zanieczyszczenia (PPR). Niniejszy biuletyn zawiera podsumowanie najważniejszych zagadnień omówionych podczas tego spotkania.

Odpady z tworzyw sztucznych w środowisku morskim

Strategia i Plan Działania na rok 2026 w sprawie odpadów z tworzyw sztucznych w środowisku morskim

Podkomitet uzgodnił projekt rezolucji zatytułowany „*Strategia i plan działania na rok 2026 dotyczące postępowania z odpadami z tworzyw sztucznych pochodzącymi ze statków*”, który ma zostać przyjęty przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego na jego następnej sesji (MEPC 84) w kwietniu 2026 r. Zastępuje on Strategię przyjętą w rezolucji MEPC.341(77) w 2021 r. oraz Plan Działania na rok 2025 przyjęty w rezolucji MEPC.404(83).

Strategia potwierdza zaangażowanie IMO w ograniczenie ilości odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących ze wszystkich statków, w tym statków rybackich. Ma ona na celu ograniczenie udziału żeglugi w zanieczyszczeniu oceanów tworzywami sztucznymi, poprawę skuteczności portowych urządzeń do odbioru i przetwarzania odpadów, a jednocześnie wzmocnienie międzynarodowych przepisów i ich przestrzegania. Celem jest osiągnięcie zerowego poziomu zrzuconych odpadów z tworzyw sztucznych do morza ze statków do 2030 r.

Ponadto zmieniona Strategia i Plan Działania mają na celu:

- zwiększenie świadomości społecznej, edukacji i szkolenia marynarzy,
- poprawę zrozumienia wpływu statków na zanieczyszczenie morza odpadami z tworzyw sztucznych,
- poprawę wiedzy na temat ram regulacyjnych,
- wzmocnienie współpracy międzynarodowej,
- rozszerzenie ukierunkowanej współpracy technicznej i budowania potencjału.

Zalecenie opracowania nowego kodeksu dotyczącego transportu granulatu z tworzyw sztucznych

Podkomitet omówił, jakie instrumenty prawne można by wykorzystać do wprowadzenia obowiązkowych środków mających na celu zmniejszenie zagrożeń dla środowiska związanych z transportem granulatu z tworzyw sztucznych w kontenerach morskich.

Podkomitet zwrócił się do Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 84) o rozważenie zalecenia dotyczącego opracowania nowego kodeksu dotyczącego transportu morskiego granulatu z tworzyw sztucznych w kontenerach i wprowadzenia go jako obowiązkowego na mocy Załącznika III do Konwencji MARPOL i/lub Konwencji SOLAS.

Podkomitet PPR dyskutował również o ewentualnym wprowadzeniu zmian do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (IMSBC), które miałyby na celu wprowadzenie zakazu przewożenia granulatu z tworzyw sztucznych luzem. Stwierdzono, że temat ten zostanie przekazany do Podkomitetu ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC) w celu rozpatrzenia i podjęcia decyzji o dalszym postępowaniu w tej sprawie.

Promowanie systemów znakowania narzędzi połowowych

Podkomitet zatwierdził projekt okólnika MEPC promującego wdrażanie systemów znakowania narzędzi połowowych oraz dobrowolnych wytycznych FAO dotyczących znakowania narzędzi połowowych (VGMFG) który zostanie przesłany do MEPC 84 do zatwierdzenia.

Obejmuje on dwa dodatki do VGMFG: (1) ramy przeprowadzania oceny ryzyka dla systemu znakowania narzędzi połowowych; oraz (2) podręcznik znakowania narzędzi połowowych.

Kontynuowanie prac nad prawnie wiążącymi ramami dotyczącymi biofoulingu

W następstwie decyzji podjętych podczas MEPC 83 o opracowaniu prawnie wiążących ram kontroli i postępowania ze zjawiskiem porostu statków, w celu zminimalizowania przenoszenia inwazyjnych gatunków wodnych, Podkomitet PPR uzgodnił kilka podstawowych elementów, które będą stanowić wytyczne dla tych prac, m.in. to, żeby ramy miały formę odrębnego instrumentu.

Podkomitet powołał również grupę korespondencyjną, której zakres zadań obejmuje:

- określenie celów nowych, samodzielnych, obowiązkowych ram,
- opracowanie projektu ich struktury, w tym proponowanych artykułów, przepisów i załączników, z uwzględnieniem istniejących instrumentów IMO (np. MEPC.378(80), MEPC.1/Circ.792, MEPC.1/Circ.918 i MSC.1/Circ.1394/Rev.2),
- sporządzenie listy wytycznych, które należy opracować w celu wsparcia wdrożenia nowych, obowiązkowych ram,
- oraz opracowanie projektu planu pracy dotyczącego tego zagadnienia,
- przedłożenie pisemnego sprawozdania do PPR 14 zawierającego podsumowanie postępów i proponowanych działań.

Grupa korespondencyjna uwzględni również kwestie poruszone w dokumentach przedłożonych podczas tej sesji.

Przegląd i opracowanie wymagań dotyczących emisji NOx w Załączniku VI do Konwencji MARPOL oraz Kodeksie Technicznym NOx z 2008 r.

Sfinalizowano poprawki do Kodeksu NOx w celu wprowadzenia środków certyfikacji silników zasilanych paliwem bez węglowym lub mieszanekami paliw węglowych i bez węglowych

Podkomitet uzgodnił projekt poprawek do Kodeksu Technicznego NOx z 2008 r. w odniesieniu do paliw bezwęglowych, z myślą o zatwierdzeniu ich na posiedzeniu MEPC 84 i późniejszym przyjęciu.

Poprawki aktualizują metody badania silników statków pod kątem zanieczyszczenia powietrza, aby odzwierciedlić stosowanie paliw niskoemisyjnych lub bezemisyjnych, takich jak wodór i amoniak. Ponieważ obecne metody opierają się na pomiarze zawartości węgla w spalinach, potrzebne są nowe normy i procedury pomiarowe, aby certyfikować te silniki zgodnie z wymogami Załącznika VI do Konwencji MARPOL. Projekt poprawek obejmuje odpowiednie rozdziały Kodeksu Technicznego NOx dotyczące definicji, procedur pomiarowych na stanowisku badawczym i zgodności na statku, a także kilka załączników.

Zmiany w Kodeksie Technicznym NOx z 2008 r. w celu uwzględnienia pracy silników przy niskim obciążeniu

Odbyła się dyskusja na temat propozycji przeglądu i opracowania wymagań dotyczących emisji NOx zawartych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL oraz w Kodeksie Technicznym NOx (NTC) z 2008 r.

Ogólnie uznano problem zwiększonej emisji NOx przy znacznie niskim obciążeniu silnika, szczególnie powszechny podczas manewrów w porcie i pracy z małą prędkością. Omówiono kilka możliwych podejść do zmiany NTC 2008, ale nie osiągnięto porozumienia co do dalszych działań. W związku z tym PPR zaleciło podjęcie dalszych prac między sesjami w celu sformułowania bardziej konkretnych propozycji dotyczących:

- jak określić podejście regulacyjne w odniesieniu do emisji NOx przy niskim obciążeniu silnika,

- opracowania projektu wymagań dotyczących metodologii pokładowej określającej ciągłość działania w certyfikowanej konfiguracji, w tym wytycznych dotyczących przeglądów przeprowadzanych przez państwa bandery i państwa portu, oraz
- opracowania projektu wytycznych dotyczących określania niepowodzenia strategii redukcji NOx i związanych z tym procedur reagowania.

Uzgodnione jednolite interpretacje

Proponowana jednolita interpretacja prawidła 16.9 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (spalanie odpadów na statkach)

Uzgodniono nową ujednoliconą interpretację (podlegającą zatwierdzeniu przez MEPC 84 i ewentualnemu włączeniu do przyszłej zmiany MEPC.1/Circ.795) w celu wyjaśnienia, że wymóg osiągnięcia 600°C w ciągu 5 minut dotyczy wyłącznie temperatury w komorze spalania, która ma być weryfikowana, i jest to wyłącznie wymóg projektowy weryfikowany w laboratorium zatwierdzającym, a nie na statku. Oznacza to, że operatorzy muszą monitorować jedynie temperaturę spalin na wylocie z komory spalania w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji.

Proponowana ujednolicona interpretacja prawidła 13.2.3.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL

Podkomitet PPR rozważył i uzgodnił nową ujednoliconą interpretację w celu wyjaśnienia, że w przypadku statków zbudowanych w dniu wejścia w życie odpowiedniego ECA lub po tej dacie, do określenia „czasu budowy statku” po przeprowadzeniu gruntownej przebudowy silnika należy stosować kryteria „trzech dat” (podpisanie umowy / położenie stępki / data dostawy). Powinno to mieć zastosowanie bez uszczerbku dla ogólnej definicji „statku zbudowanego” zawartej w Konwencji MARPOL, ale ma pierwszeństwo przed nią, wyłącznie w celu określenia wymaganego poziomu NOx, po przeprowadzeniu poważnych przebudów w obszarach ECA, które stosują system „trzech dat”. Zapewnia to, że statek, który pierwotnie musiał spełniać wymagania poziomu III, nie może powrócić do poziomu II podczas późniejszych przebudów.

Ta nowa ujednolicona interpretacja, podlegająca zatwierdzeniu przez MEPC 84, zostanie ostatecznie włączona do przyszłej wersji MEPC.1/Circ.795.

Ograniczenie emisji lotnych związków organicznych (VOC) ze statków

Podkomitet uzgodnił projekt zmian do prawidła 15 i Uzupelnienia I do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, z myślą o zatwierdzeniu przez MEPC 84 i późniejszym przyjęciu.

Projekt zmian wymagałby, aby nowe tankowce przewożące ropę naftową były wyposażone w urządzenia ciśnieniowo-próżniowe do kontroli uwalniania lotnych związków organicznych (LZO) i ograniczenia zanieczyszczenia powietrza (zawory p/v o minimalnym ciśnieniu otwarcia wynoszącym 0,20 barów), a także aktualizacji Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (Świadectwo IAPP) w celu odnotowania zgodności. Termin skutecznego stosowania nowego wymogu będzie odpowiadał dacie wejścia w życie zmian.

Ograniczenie wpływu emisji sadzy i koncepcja „paliw polarnych”

Podkomitet przeprowadził dogłębne dyskusje techniczne na temat koncepcji „paliw polarnych” w kontekście wysiłków na rzecz ograniczenia wpływu emisji sadzy z międzynarodowej żeglugi morskiej na Arktykę i zaprosił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do przedłożenia zaktualizowanych lub nowych wniosków dotyczących koncepcji paliw polarnych na posiedzeniu PPR 14 w przyszłym roku.

Zgłoszenia powinny uwzględniać uwagi zgłoszone podczas dyskusji na posiedzeniu PPR 13, w szczególności dotyczące zapewnienia spójności z istniejącymi przepisami Konwencji MARPOL w sprawie jakości paliwa zgodnie z jej Załącznikiem VI. Powinny one również uwzględniać już obowiązujące środki, w tym zakaz przewozu i stosowania ciężkiego paliwa (HFO) w Arktyce zgodnie

z prawidłem 43A Załącznika I do Konwencji MARPOL, a także wymagania obowiązujące w obszarach kontroli emisji w Ameryce Północnej, kanadyjskiej Arktyce i Morzu Norweskim.

Prace nad systemami oczyszczania spalin (EGCS)

Podkomitet kontynuował dyskusje na temat postępowania z wodą odprowadzaną z systemów oczyszczania spalin (EGCS) lub „skruberów”, które są instalowane na statkach w celu usuwania szkodliwych zanieczyszczeń ze spalin silników (w szczególności tlenków siarki) przed ich uwolnieniem do atmosfery.

Obejmowały one dyskusje na temat umożliwienia państwom nadbrzeżnym wnioskowania o zastosowanie środków ochronnych (Associated Protective Measures) w celu ograniczenia zrzutu wody z EGCS w szczególnie wrażliwych obszarach morskich (PSSA). Podkomitet zalecił, aby Komitet MEPC zaprosił państwa członkowskie do opracowania propozycji dotyczących wyznaczania PSSA, w celu rozważenia możliwych środków ochronnych związanych z EGCS.

Podkomitet zaprosił również zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do konsultacji między sesjami, w celu przedłożenia nowych, konkretnych propozycji, dotyczących odpowiednich środków kontroli zrzutu wody z EGCS na PPR 14.

Ponadto, Sekretariat IMO opracował nową zakładkę w sekcji MARPOL Annex VI globalnego zintegrowanego systemu informacji o żegludze (GISIS), aby umożliwić państwom członkowskim zgłaszanie lokalnych warunków dotyczących zrzutu z systemów EGCS.

Zmiany do Załącznika IV do Konwencji MARPOL dotyczące gospodarki ściekowej

Podkomitet kontynuował prace nad zmianą Załącznika IV do Konwencji MARPOL, który reguluje zrzuty ścieków ze statków, w celu poprawy wydajności oczyszczalni statkowych w całym okresie ich eksploatacji.

Grupa robocza powołana a sesji uzgodniła co do zasady:

- projekt zmian do Załącznika IV do Konwencji MARPOL wprowadzający Księżkę zapisów o postępowaniu ze ściekami (SRB) (projekt prawidła 11A i Uzupełnienie III) oraz związane z nim wytyczne dotyczące sposobu rejestrowania operacji związanych ze ściekami; oraz
- projekt zmian do Załącznika IV do Konwencji MARPOL dotyczących Planów Postępowania ze ściekami (Sewage Management Plans), (projekt prawidła 11B) oraz projekt wytycznych dotyczących ich opracowywania.

Oba zestawy zmian i związane z nimi wytyczne zostaną poddane dalszej analizie na późniejszym etapie, gdy inne odpowiednie przepisy Załącznika IV do Konwencji MARPOL będą bliższe ukończenia.

Podkomitet ponownie powołał grupę korespondencyjną ds. przeglądu Załącznika IV do Konwencji MARPOL i związanych z nim wytycznych, aby kontynuować prace między sesjami nad dopracowaniem zmian i opracowaniem wytycznych dotyczących ich wdrażania.

Uzgodniono poprawki do Załącznika I do Konwencji MARPOL dotyczące usuwania zaolejonej wody zęzowej

Podkomitet uzgodnił projekt poprawek do Załącznika I do Konwencji MARPOL (nowe prawidło 12B), poprawki do Uzupełnienia II (formularz Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami IOPP i dodatki) oraz poprawki do Uzupełnienia III (formularz Książki zapisów olejowych) w celu zatwierdzenia przez MEPC 84 i późniejszego przyjęcia.

Poprawki te wprowadzają przepisy zezwalające na usuwanie zaolejonych wód zęzowych poprzez „wymuszone odparowanie”, na statkach o pojemności brutto 400 ton i większej, wyposażonych w Zintegrowany System Obróbki Wód Zęzowych (IBTS). Proces ten polega na podgrzaniu zaolejonych

wód zęzowych w celu ich odparowania, pozostawiając olej do właściwego usunięcia. Dodatkowo, nowe правило 12B:

- określa kryteria dotyczące daty instalacji (data zawarcia umowy, data położenia stępki lub data dostawy +48 miesięcy),
- w przypadku istniejących statków, na których system IBTS został zainstalowany przed tą datą, wymagana jest zgodność „w zakresie, w jakim jest to uzasadnione i wykonalne”.

Zatwierdzono zmienione Wytyczne dotyczące systemów postępowania z odpadami olejowymi w pomieszczeniach maszynowych statków

Podkomitet zatwierdził projekt *Wytycznych 2026 dotyczących systemów postępowania z odpadami olejowymi w pomieszczeniach maszynowych statków*, zawierający wytyczne dotyczące zintegrowanego systemu obróbki wód zęzowych (IBTS). Projekt wytycznych zostanie przedłożony do zatwierdzenia przez MEPC 85, wraz z przyjęciem projektu poprawek do Załącznika I do Konwencji MARPOL.

Ww. wytyczne zawierają informacje dla armatorów i konstruktorów statków, które pomogą im w projektowaniu statków z uwzględnieniem koncepcji Zintegrowanego Systemu Obróbki Wód Zęzowych (IBTS). IBTS to system, który oddziela olej od wody, pomagając w zminimalizowaniu ilości wody zęzowej i ogólnemu usprawnieniu postępowania z odpadami.

W zmienionym projekcie Wytycznych IBTS zaktualizowano różne definicje, rozwiązania systemowe, przepisy dotyczące zrzutu oraz praktyki ogrzewania/odparowywania w celu poprawy przejrzystości i spójności operacyjnej.

Zatwierdzono zmienione Wytyczne dotyczące rejestrowania postępowania z wodami zęzowymi w części I Książki zapisów olejowych

Podkomitet wyraził zgodę na projekt zmienionych *Wytycznych dotyczących postępowania z wodami zęzowymi w części I Książki zapisów olejowych* – operacje w obrębie pomieszczeń maszynowych (wszystkie statki) oraz towarzyszący mu projekt okólnika MEPC, z myślą o zatwierdzeniu przez Komitet MEPC, wraz z przyjęciem projektu zmian do Załącznika I do Konwencji MARPOL.

Wytyczne mają na celu ułatwienie przestrzegania wymogów Konwencji MARPOL na statkach poprzez udzielanie załogom porad dotyczących sposobu rejestrowania różnych operacji w Książce zapisów olejowych, przy użyciu prawidłowych kodów i numerów pozycji w celu zapewnienia bardziej jednolitej procedury kontroli państwa portu.

Załącznik II do Konwencji MARPOL i Kodeks IBC

Zagrożenia dla bezpieczeństwa i zanieczyszczenia środowiska związane z chemikaliami oraz przygotowanie odpowiednich zmian do Kodeksu IBC

PPR rozpatrzył wyniki posiedzenia grupy technicznej ds. oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa i zanieczyszczenia środowiska (ESPH 31) i pod warunkiem zatwierdzenia przez MEPC 84:

- Odnotował wyniki GESAMP/EHS 62, w szczególności:
 - opracowanie pełnych profili zagrożeń GESAMP dla 14 nowych substancji,
 - wyniki przeglądu ocen profili zagrożeń GESAMP dla pięciu istniejących substancji, które zostały włączone do PPR.1/Circ.15, oraz
 - zaktualizowany formularz sprawozdawczości danych GESAMP/EHS.
- Wyraził zgodę na 31. okólnik w sprawie tymczasowej klasyfikacji substancji płynnych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL i Kodeksem IBC, opublikowany w grudniu 2025 r. (MEPC.2/Circ.31);

- Zatwierdził wniosek ESPH dotyczący zezwolenia na krótkoterminowe przywrócenie umów trójstronnych (do dnia 31 grudnia 2026 r.) w odniesieniu do produktów usuniętych podczas obowiązkowego przeglądu (wymaganego przez PPR.1/Circ.10).

Ponadto Podkomitet PPR:

- Odnotował obawy ESPH dotyczące sposobu podejmowania decyzji, czy mieszanki biopaliw powinny być regulowane jako ładunki objęte Załącznikiem I lub Załącznikiem II do Konwencji MARPOL, zwłaszcza biorąc pod uwagę rosnące zapotrzebowanie na te mieszanki ze strony światowej floty.
- Zgodził się na:
 - projekt zmienionego okólnika PPR.1/Circ.10 *Ponowne przedłożenie produktów wymienionych w wykazach 2 i 3 okólnika MEPC.2 dotyczącego tymczasowej klasyfikacji substancji płynnych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL i Kodeksem IBC* (w celu zatwierdzenia przez MEPC 84). Poprawki te obejmują dodatkowy załącznik zawierający wykaz produktów usuniętych po zakończeniu przeglądu zgodnie z PPR.1/Circ.10 2025,
 - przygotowanie (przez ESPH) projektu zmian do Kodeksu IBC w celu włączenia substancji wymienionych w wykazie 1 okólnika MEPC.2, które są „ważne dla wszystkich krajów” i „nie mają daty ważności”, do zatwierdzenia i przyjęcia przez Komitety MEPC i MSC.

Ujednolicona interpretacja kodeksu IBC – monitorowanie temperatury i inhibitory

Obecnie Międzynarodowy kodeks przewozu chemikaliów luzem (IBC) nakazuje stosowanie inhibitorów w przypadku niektórych ładunków, aby zapobiec szkodliwym reakcjom.

PPR rozpatrzyło proponowaną ujednoliconą interpretację w celu wyjaśnienia, że systemy alarmowe monitorujące temperaturę zgodnie z kodeksem IBC 7.1.5.4 muszą uwzględniać zarówno niebezpieczne temperatury reakcji, jak i ograniczenia temperaturowe, aby utrzymać skuteczność inhibitorów przez cały czas trwania rejsu. Stwierdzono, że zmiany w Kodeksie IBC byłyby najwłaściwszym sposobem rozwiązania problemów związanych z monitorowaniem temperatury i że ESPH 32 powinno przygotować odpowiedni projekt zmian.