



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 11/2025

Zestawienie postanowień IMO – I półrocze 2025 r.

ZESTAWIENIE WYMAGAŃ IMO W I PÓŁROCZU 2025 R.**REZOLUCJE 83 sesji KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC 83)**
(31.03-04.04.2025 r.)**Rezolucja MEPC.397(83) Poprawki do Kodeksu technicznego NOx 2008 i Załącznika VI do Konwencji MARPOL (wykorzystanie wielu profili operacyjnych silnika i wyjaśnienia dotyczące cykli testowych silnika)**

Zmiany do Kodeksu technicznego NOx umożliwiają stosowanie wielu profili operacyjnych silnika (*Multiple Engine Operational Profiles* – MEOP) dla okrętowych silników wysokoprężnych.

Zmiany wejdą w życie 1 marca 2027 roku.

Nowe wymagania będą miały zastosowanie najpóźniej od 1 stycznia 2028 roku do nowych silników pojedynczych lub silników macierzystych rodzin lub grup silników, które nie były wcześniej certyfikowane. W przypadku nowego silnika należącego do rodziny lub grupy silników, których silnik macierzysty został certyfikowany przed 1 stycznia 2028 roku, należy najpóźniej do 1 stycznia 2030 roku udokumentować, że dana rodzina lub grupa silników spełnia nowe wymagania.

Zmiany nie dotyczą silników, które już posiadają certyfikat EIAPP, chyba że silnik przeszedł znaczną modyfikację po 1 stycznia 2028 roku lub po tej dacie został zainstalowany identyczny silnik zastępczy.

Przyjęto również poprawki dotyczące certyfikacji silników istniejących, które podlegają znacznym modyfikacjom lub mają przejść na wyższy poziom wymagań dotyczących emisji NOx. Poprawki te opisują procedurę ponownej certyfikacji silników modernizowanych na statkach. Przepisy te wejdą w życie 1 września 2026 roku, a państwa-strony zostały zachęcane do ich wcześniejszego stosowania.

Rezolucja MEPC.398(83) Poprawki do Kodeksu technicznego NOx 2008 (Certyfikacja silnika poddanego znacznej modyfikacji lub certyfikowanego w celu potwierdzenia poziomu emisji NOx, na który nie był certyfikowany w momencie instalacji)

Poprawki określają procedury oraz badania emisji, które należy przeprowadzić w odniesieniu do istniejących silników po ich modernizacji z wykorzystaniem nowoczesnych technologii silnikowych. Technologie te mają na celu poprawę efektywności energetycznej przy jednoczesnym zachowaniu poziomów emisji NOx określonych w przepisach. Dokument zawiera również schemat blokowy ilustrujący proces certyfikacji silnika poddanego istotnej modyfikacji.

Przykłady modernizacji obejmują między innymi: modernizację silników w celu umożliwienia pracy na dwóch lub więcej rodzajach paliwa, w tym paliwach alternatywnych; znaczne obniżenie mocy silników; odłączenie turbosprężarek lub całych cylindrów; a także modernizację umożliwiającą zastosowanie nowych technologii redukcji emisji NOx w celu optymalizacji zużycia paliwa.

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

Rezolucja MEPC.399(83) Wytyczne 2025 w sprawie systemów selektywnej redukcji katalitycznej (SCR) dotyczące dodatkowych aspektów Kodeksu technicznego NOx 2008 w odniesieniu do szczególnych wymagań związanych z okrętowymi silnikami wysokoprężnymi z systemami selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)

Wytyczne określają, że częstotliwość wyrywkowych kontroli emisji pozostaje bez zmian i powinna odbywać się co 12 miesięcy. Podczas przeprowadzania takich kontroli obciążenie silnika powinno wynosić:

- 75% zastosowanej mocy ograniczonej (jeżeli taka została określona, zamiast mocy maksymalnej – MCR) dla silników głównych,
- 50% mocy znamionowej dla silników pomocniczych.

Dodatkowo wytyczne precyzują jakie informacje należy gromadzić i przechowywać na potrzeby obsługi technicznej, przeglądów oraz kontroli systemów SCR.

Rezolucja MEPC.400(83) Poprawki do Wytycznych 2021 dotyczących współczynników redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla w odniesieniu do linii referencyjnej (wytyczne dotyczące współczynników redukcji CII, G3) (rez. MEPC.338(76))

Współczynniki redukcji CII (Z) na lata 2027–2030 zostały ustalone w następujący sposób:

<u>Rok</u>	<u>Współczynnik redukcji Z</u> <u>w odniesieniu do 2019 r.</u>
2027	13,625%
2028	16,25%
2029	18,875%
2030	21,5%

Rezolucja MEPC.401(83) Poprawki do Wytycznych 2024 dotyczących opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP) (rez. MEPC.395(82))

Celem poprawek jest wsparcie procesu gromadzenia danych, o którym mowa w rezolucji MEPC.385(81) (dotyczącej poprawek do Załącznika VI Konwencji MARPOL), które zgodnie z przyjętym harmonogramem stanie się obowiązkowe według następującego schematu:

- w dniu 1 sierpnia 2025 r. lub po tej dacie dla statków wchodzących do eksploatacji; oraz
- w dniu 1 stycznia 2026 r. dla statków już gromadzących dane przed tą datą.

Poprawki precyzyjnie definiują m.in. termin „statek w drodze” („*underway*”) w kontekście gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa olejowego. Zgodnie z nimi, okres ten obejmuje czas od przejścia statku na „całą naprzód” („*full ahead*”) do zakończenia przejścia morskiego, zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi ustanowienia morskiego punktu kompleksowej obsługi (FAL.5/Circ.42/Rev.3). Poprawki obejmują również aktualizację przykładowego formularza planu gromadzenia danych w części II SEEMP.

Rezolucja MEPC.402(83) Wytyczne dotyczące pomiarów metanu (CH₄) i/lub podtlenku azotu (N₂O) z okrętowych silników wysokoprężnych w warunkach testowych i na statkach

Celem wytycznych jest określenie procedur pomiarów emisji CH₄ i N₂O na statku i stanowisku badawczym, ich raportowania, dokumentowania i weryfikacji – zgodnie z Kodeksem technicznym NOx 2008 (z późniejszymi zmianami), z wyjątkami określonymi w samych Wytycznych.

Na statku pomiary mogą dotyczyć pojedynczego silnika lub grupy silników reprezentowanych przez silnik macierzysty (nie rodziny silników, chyba że uzasadniono inaczej). Na stanowisku badawczym możliwe jest objęcie całej rodziny silników.

Podejście to wspiera ocenę emisji CH₄ i N₂O w cyklu życia paliwa (zgodnie z Wytycznymi 2024 LCA dot. intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw żeglugowych).

Rezolucja MEPC.403(83) Wytyczne 2022 dotyczące przeglądu i certyfikacji Projektowego Wskaźnika Efektywności Energetycznej (EEDI)

Zmiany zawarte w Wytycznych obejmują wdrożenie procedur zalecanych przez Międzynarodową Konferencję Basenów Holowniczych (*Internacional Towing Tank Conference - ITTC*) na rok 2024 oraz nowej normy ISO 15016:2025, stosowanej do obliczania referencyjnej prędkości EEDI. Zmienione wytyczne zostały opublikowane w formie skonsolidowanej jako okólnik MEPC.1/Circ.855/Rev.3.

Jednakże, ze względu na niedawne opublikowanie normy ISO 15016:2025 oraz brak wystarczającego czasu na jej praktyczne wdrożenie, do dnia 1 maja 2026 r. dopuszcza się kontynuowanie stosowania poprzedniej wersji – ISO 15016:2015.

Rezolucja MEPC.404(83) Plan działania na 2025 r. w sprawie morskich odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków

Rezolucja zawiera Plan działania na 2025 r., który ma na celu:

- Ograniczenie ilości odpadów z tworzyw sztucznych generowanych przez statki rybackie oraz tych, które są przez nie wyławiane;
- Zmniejszenie udziału żeglugi w zaśmiecaniu morza plastikiem;
- Zwiększenie efektywności infrastruktury portowej w odbiorze i przetwarzaniu odpadów w celu ograniczenia zanieczyszczenia środowiska morskiego tworzywami sztucznymi;
- Zwiększenie świadomości społecznej, edukacji i szkolenia marynarzy;
- Lepsze zrozumienie roli statków w zanieczyszczaniu mórz tworzywami sztucznymi.

Rezolucja MEPC.405(83) Poprawki do wytycznych 2023 dotyczących opracowania Wykazu Materiałów Niebezpiecznych (rezolucja MEPC.379(80))

Poprawki określają dopuszczalną zawartość cybutryny w próbkach farb pobieranych bezpośrednio z kadłuba lub z pojemników z mokrą farbą, wprowadzając zmiany w tabelach załącznika 1 „Elementy, które należy uwzględnić w wykazie IHM” oraz załącznika 6 „Formularz deklaracji materiałowej”, tak aby uwzględniały dopuszczalną zawartość 200 mg/kg dla systemów przeciwpiorostowych zawierających cybutrynę.

OKÓLNIKI KOMITETU MEPC

MEPC.1/Circ.916 Metodologia przedkładania domyślnych współczynników emisji

Okólnik zawiera kompleksową ocenę proponowanych domyślnych współczynników emisji oraz określa procedury ich przedkładania i przeglądu. Ponadto zamieszczono w nim schemat blokowy obrazujący cały proces przeglądu naukowego domyślnych współczynników emisji gazów cieplarnianych obejmujących emisje od wydobycia paliwa do zbiornika paliwa (ang. *well-to-tank*, WtT) i od zbiornika paliwa do zużycia na statku (ang. *tank-to-wake*, TtW), który zostanie przeprowadzony przez grupę roboczą GESAMP-LCA. Uzgodniono, że przedstawione propozycje dotyczące przeglądu naukowego metodologii LCA, znormalizowanego narzędzia do raportowania emisji oraz zagadnień związanych ze zrównoważonym rozwojem i pośrednią zmianą użytkowania gruntów (ILUC) zostaną poddane dalszej analizie przez grupę roboczą GESAMP-LCA.

MEPC.1/Circ.917 Tymczasowe wytyczne dotyczące przewozu mieszanek biopaliw i ładunków z Załącznika I do Konwencji MARPOL przez konwencjonalne bunkierki

Zgodnie z dokumentem MEPC.1/Circ.795/Rev.9, mieszanki paliw zawierających do 30% biopaliwa (objętościowo) są dopuszczalne do stosowania jako paliwo okrętowe w celu spełnienia wymagań dotyczących emisji tlenków azotu (NO_x). Natomiast zgodnie z MEPC.1/Circ.879, przewóz takich mieszanek jako ładunku jest obecnie ograniczony do maksymalnie 25% zawartości biopaliwa. Oznacza to, że dostarczanie paliw z zawartością 30% biopaliwa może być realizowane wyłącznie przez chemikaliowce posiadające certyfikat zgodności z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL.

W celu rozwiązania tej rozbieżności, podczas 12. sesji Podkomitetu ds. Zapobiegania Zanieczyszczeniom ze Statków (PPR 12) opracowano projekt Tymczasowych Wytycznych dotyczących przewozu mieszanek biopaliw oraz ładunków objętych Załącznikiem I przez konwencjonalne statki bunkrujące.

Wytyczne precyzują, że konwencjonalne statki bunkrujące, posiadające certyfikat zgodności z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL, mogą przewozić mieszanki zawierające do 30% biopaliwa (objętościowo), pod warunkiem, że wszelkie pozostałości lub popłuczyny ze zbiorników będą zdane na ląd. Wyjątkiem są statki wyposażone w urządzenia kontrolno-pomiarowe (*Oil Discharge Monitoring Equipment* - ODME), które posiadają zatwierdzenie dla danej mieszanki biopaliwowej. W takich przypadkach nie będzie wymagane wprowadzanie zmian do świadectwa IOPP (Międzynarodowe Świadectwo o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Olejami).

MEPC.1/Circ.918 Wytyczne dotyczące czyszczenia statków w wodzie z zanieczyszczeń biologicznych

Wytyczne zawierają zalecenia dotyczące procedur czyszczenia statków w wodzie z zanieczyszczeń biologicznych (biofoulingu) obejmujące:

- Opracowanie planu czyszczenia - wybór metody czyszczenia i przeprowadzenie oceny ryzyka dla środowiska;
- Ocenę stanu statku w zakresie biofoulingu w celu wyznaczenia obszarów kwalifikujących się do czyszczenia;
- Proces zatwierdzania - w niektórych jurysdykcjach może być wymagana zgoda odpowiednich organów regulacyjnych przed rozpoczęciem czyszczenia w wodzie;
- Dokumentowanie skuteczności czyszczenia i ocena, czy biofouling został całkowicie usunięty. Usługodawcy powinni przechowywać dokumentację przez co najmniej dwa lata i udostępniać ją na żądanie organów kontrolnych. Statki muszą aktualizować dziennik biofoulingu, wpisując szczegóły przeprowadzonych czynności czyszczenia.

MEPC.1/Circ.919 Regulamin Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego

Okólnik zawiera zasady procedury działania Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC).

MEPC.2/Circ.30/Rev.1 Tymczasowa klasyfikacja substancji płynnych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL i Kodeksem IBC

Okólnik dotyczy wstępnej klasyfikacji substancji płynnych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL oraz Kodeksem IBC i zawiera tymczasową listę chemikaliów dopuszczonych do przewozu statkami luzem. Klasyfikuje substancje według stopnia zagrożenia dla środowiska morskiego oraz określa warunki ich transportu. Zawiera także nowe wpisy, zmiany, substancje wycofane oraz informacje o obowiązujących przepisach dla biopaliw.

Okólnik został wydany zgodnie z prawidłem 6.3 Załącznika II do Konwencji MARPOL i zastępuje wszystkie poprzednio wydane okólniki pod tym tytułem.

REZOLUCJE 110 sesji KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO (MSC 110)
(18-27.06.2025 r.)

Rezolucja MSC.572(110) Poprawki do rozdz. II-2 oraz V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS)

Rezolucja wprowadza poprawki do rozdz. II-2 dotyczące odporności ogniowej materiału kadłuba, nadbudówek, przegród konstrukcyjnych, pokładów i nadbudówek w tym zmiany do prawidła II-2/11.4.1 Konwencji SOLAS dotyczące szczytów oraz szyb pomieszczeń maszynowych kategorii A.

Ponadto rezolucja wprowadza poprawki do prawidła V/23 SOLAS i Dodatku Certyfikaty dotyczące urządzeń do przyjmowania i zdawania pilota.

- Urządzenia do transferu pilotów zainstalowane w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie muszą być zaprojektowane, wyprodukowane, skonstruowane, zabezpieczone i zainstalowane zgodnie z wprowadzeniem oraz częściami A, B i C standardów techniczno-eksploatacyjnych zawartych w rezolucji MSC.576(110).
- Urządzenia do transferu pilotów zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2028 r. na statkach, do których ma zastosowanie rozdział I, muszą spełniać te wymagania nie później niż podczas pierwszego przeglądu przeprowadzonego w dniu 1 stycznia 2029 r. lub po tej dacie. Urządzenia do transferu pilotów zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2028 r. na statkach, do których nie ma zastosowania rozdział I, muszą spełniać przedmiotowe wymagania nie później niż w dniu 1 stycznia 2030 r.

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

Rezolucje MSC.573(110) oraz MSC.574(110) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, 1994 oraz 2000 (Kodeks HSC, 1994 i 2000)

Rezolucje wprowadzają zmiany do pkt. 8.3.5 oraz Wykazu wyposażenia do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej w zakresie kamizelek ratunkowych; jak również zmiany wynikające z przyjęcia prawidła V/23 SOLAS oraz standardów techniczno-eksploatacyjnych dotyczących urządzeń do transferu pilota.

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

Rezolucja MSC.575(110) Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC)

Rezolucja wprowadza wymagania w zakresie istniejących i nowych substancji. Zmiany mają zastosowanie do wszystkich statków (w tym statków towarowych o pojemności brutto poniżej 500 GT) przewożących stałe ładunki masowe od dnia 1 stycznia 2027 r. Zmiany mogą być stosowane w całości lub w części, dobrowolnie, od dnia 1 stycznia 2026 r.

Rezolucja MSC.576(110) Standardy techniczno-eksploatacyjne dla urządzeń do transferu pilota

Rezolucja zawiera szczegółowe wymagania dotyczące projektowania, produkcji, budowy, kontroli, konserwacji, wymiany, olinowania i szkolenia w zakresie urządzeń do transferu pilota, związane ze zmianami do rozdziału V/23 Konwencji SOLAS, wprowadzonymi rezolucją MSC.572(110).

Nowe standardy eksploatacyjne uchylają rezolucje A.1045(27) i A.1108(29).

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Komitet przyjął również okólnik w sprawie dobrowolnego wcześniejszego wdrożenia ww. zmian (MSC.1/Circ.1690).

Rezolucja MSC.577(110) Poprawki do Kodeksu SPS, 2008

Rezolucja wprowadza poprawki do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalnego wynikające z przyjęcia prawidła V/23 Konwencji SOLAS i standardów techniczno- eksploatacyjnych dla urządzeń do transferu pilota.

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

Rezolucja MSC.578(110) Zachęcenie do wymiany informacji morskich poprzez wykorzystanie krajowych i regionalnych centrów wymiany informacji morskich w celu zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony morskiej

IMO zaniepokojone zagrożeniami ze strony przestępczości zorganizowanej, które są szkodliwe dla państw członkowskich i przemysłu, ponieważ osłabiają zarządzanie, szkodzą gospodarce i powodują przemoc, zachęca do wymiany odpowiednich informacji, w tym danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, nielegalnej działalności w sektorze morskim, zdarzeń związanych ze środowiskiem naturalnym oraz sytuacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem, z wykorzystaniem krajowych i regionalnych centrów wymiany informacji morskiej; oraz

Ponadto wzywa Sekretariat IMO do współpracy z państwami członkowskimi i innymi odpowiednimi organizacjami międzynarodowymi w celu promowania inicjatyw szkoleniowych, wymiany najlepszych praktyk i pomocy technicznej w celu usprawnienia wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony morskiej.

Rezolucja MSC.579(110) Dostępność informacji na temat świadectw zdrowia marynarzy oraz lekarzy uznanych do przeprowadzania badań lekarskich marynarzy

W rezolucji wzywa się państwa członkowskie do zapewnienia, aby przedsiębiorstwa żeglugowe mogły weryfikować ważność świadectw lekarskich marynarzy, oraz do publicznego udostępnienia w języku angielskim zarówno wykazu uznanych lekarzy, jak i wszelkich odpowiednich narzędzi weryfikacji świadectw lekarskich marynarzy za pośrednictwem oficjalnych rządowych stron internetowych. Ponadto zachęca się do dobrowolnego udostępniania tych informacji za pośrednictwem portalu IMO GISIS w celu promowania globalnej przejrzystości i spójności.

Rezolucja MSC.580(110) Poprawki do rez. MSC.81(70) w sprawie znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych

Rezolucja wprowadza poprawki związane z procedurą testu pływalności kamizelek ratunkowych i kryteriami akceptacji. Powiązane poprawki zostają wprowadzone do Znowelizowanych znormalizowanych formularze oceny i raportów z testów środków ratunkowych (osobiste środki ratunkowe) jako okólnik MSC.1/Circ.1628/rev.4.

Rezolucja MSC.581(110) Zmienione zalecenia dotyczące wchodzenia do przestrzeni zamkniętych na statkach

Celem zaleceń jest zachęcenie do przyjęcia procedur bezpieczeństwa i opracowania dobrych praktyk mających na celu zapobieganie wypadkom i zwiększenie bezpieczeństwa personelu wchodzącego do przestrzeni zamkniętych lub pracującego w takich przestrzeniach.

Zmienione zalecenia dotyczące wchodzenia do przestrzeni zamkniętych na statkach uzupełniają:

- prawo III/19.3.6 Konwencji SOLAS, które wymaga przeprowadzania ćwiczeń z zakresu wchodzenia do przestrzeni zamkniętych i akcji ratowniczych;
- prawo XI-1/7 Konwencji SOLAS, które wymaga wyposażenia statków w przyrządy do badania atmosfery w przestrzeniach zamkniętych;
- rozdział IX Konwencji SOLAS i Kodeks ISM w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków.

OKÓLNIKI KOMITETU MSC

MSC.1/Circ.1428/Rev.1 Urządzenia do transferu pilota oraz innego personelu

Okólnik zawiera zmiany, które wynikają z przyjęcia rezolucji MSC.572(110) oraz MSC.576(110) dot. prawidła V/23 SOLAS oraz standardów techniczno-eksploatacyjnych dotyczących urządzeń do transferu pilota, które mają wejść w życie 1 stycznia 2028 r.

Okólnik zawiera zaktualizowany plakat, który jest dostępny na stronie www.impahq.org

Niniejszy okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1428.

MSC.1/Circ.1690 Dobrowolne wcześniejsze wdrożenie zmian do prawidła V/23 SOLAS dotyczących urządzeń do transferu pilota

Okólnik zachęca Państwa-Strony Konwencji SOLAS do wcześniejszego dobrowolnego wdrożenia zmian do prawidła V/23 SOLAS dotyczącego urządzeń do transferu pilota, które staną się obowiązkowe z dniem 1 stycznia 2028 r.

Umawiający się rząd powinien zgłosić dobrowolne wczesne wdrożenie ww. prawidła w celu rozpowszechnienia za pośrednictwem platformy IMO GISIS (moduł dotyczący przeglądów i certyfikacji).

Umawiający się rząd może również rozważyć zastosowanie istniejących przepisów dotyczących równoważnych rozwiązań zgodnie z prawidłem I/5 SOLAS w okresie przejściowym między datą dobrowolnego wczesnego wdrożenia a datą wejścia w życie zmian.

Umawiający się rząd, działając jako państwo portu, powinno powstrzymać się od egzekwowania swojej decyzji o dobrowolnym wcześniejszym wdrożeniu zmian do prawidła V/23 SOLAS, na statkach pływających pod banderą innych państw, zawijających do jego portów.

MSC.1/Circ.1691 Tymczasowe wytyczne dotyczące urządzeń do holowania awaryjnego na statkach innych niż zbiornikowce

Celem Wytycznych jest zapewnienie standardów projektowania i budowy urządzeń do awaryjnego holowania (*emergency towing arrangements* - ETA) na statkach innych niż zbiornikowce.

Już teraz zbiornikowce muszą być wyposażone w urządzenia ETA, natomiast nowe statki inne niż zbiornikowce będą musiały być wyposażone w urządzenia holownicze o odpowiedniej wytrzymałości, adekwatnej do wielkości statku oraz spodziewanych sił podczas złych warunków pogodowych, które zawsze będą zdolne do szybkiego uruchomienia w przypadku braku głównego zasilania na statku.

Wytyczne mają zastosowanie do nowych statków innych niż zbiornikowce o pojemności 20 000 GT i większej, zbudowanych w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie, wspierając poprawki do prawideł II-1/3-4 Konwencji SOLAS (rez. MSC.549(108)), które wchodzi w życie tego samego dnia.

MSC.1/Circ.1175/Rev.2 Znowelizowane wytyczne dotyczące wyposażenia holowniczego i cumowniczego na statkach

Okólnik wprowadza m.in. definicję i obliczanie minimalnej siły zrywającej lin cumowniczych, wyjaśnienie definicji obciążeń cumowniczych dla statków o numerze wyposażenia (EN) > 2000, wytyczne dotyczące bezpośredniej analizy cumowania, które mogą być wykorzystane do zaprojektowania bardziej efektywnych systemów cumowniczych niż formuły normatywne, szczególnie na większych kontenerowcach i statkach wycieczkowych. Okólnik ma zastosowanie do statków zbudowanych 1 stycznia 2028 r. lub później, zarówno do zbiornikowców o nośności poniżej 20 000 ton, jak i statków innych niż zbiornikowce o pojemności brutto poniżej 20 000 ton.

MSC.1/Circ.1255/Rev.1 Znowelizowane wytyczne dla właścicieli/operatorów statków w zakresie przygotowania procedur holowania awaryjnego

W okólniku dodano wartość EN do listy „danych specyficznych dla statku”, które powinny być zapisane w broszurze holowania awaryjnego (wymaganej przez prawidło II-1/3-4.2.2 Konwencji SOLAS). Procedury holowania awaryjnego powinny być traktowane jako część gotowości na wypadek awarii wymaganej przez paragraf 8 części A Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (ISM).

MSC.1/Circ.1266/Rev.1 Przewóz towarów niebezpiecznych

W okólniku zastąpiono słowa „Kodeks bezpiecznych praktyk w zakresie przewozu stałych ładunków masowych (BC)” słowami „Międzynarodowy kodeks stałych ładunków masowych (IMSBC)”.

MSC.1/Circ.1264/Rev.1 Zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach mające zastosowanie do fumigacji ładowni

Zmiany w Zaleceniach dotyczących bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach mających zastosowanie do fumigacji ładowni, dotyczą zagrożenia pożarowego związanego ze stosowaniem fosfiny jako fumigantu.

Rządy państw członkowskich są proszone o przekazanie Zaleceń właściwym organom, marynarzom, firmom świadczącym usługi z zakresu fumigacji, producentom fumigantów i pestycydów oraz innym zainteresowanym podmiotom.

Niniejszy okólnik zastępuje okólnik MSC.1/Circ.1264, zmieniony okólnikiem MSC.1/Circ.1396.

MSC.1/Circ.1358/Rev.1 Zmienione zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach

Okólnik zawiera Zmienione zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach, które należy stosować, jeżeli statek podlega fumigacji.

Wprowadzone zmiany dotyczą zmian w odniesieniach do innych okólników oraz zastąpienia słowa „Kodeks bezpiecznych praktyk w zakresie przewozu stałych ładunków masowych (BC)” słowami „Międzynarodowy kodeks stałych ładunków masowych (IMSBC)”.

Rządy państw członkowskich są proszone o przekazanie Zaleceń właściwym organom, marynarzom, firmom świadczącym usługi z zakresu fumigacji, producentom fumigantów i pestycydów oraz innym zainteresowanym podmiotom.

Okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1358.

MSC.1/Circ.1395/Rev.7 Wykaz stałych ładunków masowych, w przypadku których można odstąpić od stosowania stałego gazowego systemu gaśniczego lub w przypadku których stały gazowy system gaśniczy jest nieskuteczny

Okólnik zawiera znowelizowany wykaz stałych ładunków masowych, dla których można udzielić zwolnienia (tabela 1) zgodnie z postanowieniami przepisu II-2/10.7.1.4 Konwencji SOLAS oraz wykaz stałych ładunków masowych, dla których stała gazowa instalacja gaśnicza jest nieskuteczna (tabela 2) i dla których nie wymaga się takich instalacji (tabela 2). Jednocześnie wymaga się, aby pomieszczenia ładunkowe na statku przewożącym ładunki wymienione w tabeli 2 były wyposażone w instalację gaśniczą zapewniającą równoważną ochronę, a Administracje powinny wziąć pod uwagę postanowienia przepisu II-2/19.3.1 Konwencji SOLAS przy określaniu odpowiednich wymagań dla takiej instalacji.

Okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1395/Rev.6.

MSC.1/Circ.1601/Rev.2 Znowelizowany poradnik przemysłu w zakresie zwalczania piractwa

Okólnik zawiera *Znowelizowany poradnik przemysłu w zakresie zwalczania piractwa*, który zawiera opublikowaną w kwietniu 2025 r. nową skonsolidowaną wersję najlepszych praktyk zarządzania bezpieczeństwem morskim (BMP MS), która zastąpiła poprzednie wersje globalnych praktyk (BMP, BMP5 i BMP Afryka Zachodnia).

Wytyczne zawarte w okólniku mają na celu wsparcie istniejących zaleceń IMO dla rządów dotyczących zapobiegania i zwalczania piractwa i napadów z bronią w ręku na statki (MSC.1/Circ.1333/Rev.1), wytycznych dla właścicieli statków i operatorów statków, kapitanów statków i załóg dotyczących zapobiegania aktom piractwa i napadów z bronią w ręku na statki oraz zwalczania tych aktów (MSC.1/Circ.1334) oraz rezolucji MSC.324(89) w sprawie wdrażania wytycznych dotyczących najlepszych praktyk zarządzania, a także stanowią uzupełnienie inicjatyw regionalnych, które zawierają bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące zagrożeń występujących w danym regionie.

MSC.1/Circ.1502/Rev.1 Znowelizowane wytyczne dotyczące prób szczelności zbiorników ładunkowych oleju przeprowadzanych w obecności kapitana

Okólnik został zaktualizowany w celu dostosowania go do Kodeksu ESP z 2011 roku (zm. rez. MSC.525(106)). Zgodnie ze zmianami, wprowadza się dwa warunki, które muszą być spełnione, aby inspektor mógł zaakceptować próbę szczelności zbiorników ładunkowych:

- badanie zbiornika należy przeprowadzić przed oględzinami ogólnymi lub szczegółowymi; oraz
- badanie zbiornika daje wynik satysfakcjonujący, jeśli nie odnotowano wycieków, zniekształceń lub znacznej korozji, które mogłyby wpłynąć na integralność strukturalną zbiornika.

MSC.1/Circ.1331/Rev.1 Znowelizowane wytyczne dotyczące konstrukcji, instalacji, konserwacji i przeglądów środków do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd

Wytyczne odnoszą się do prawidła II-1/3-9 SOLAS. Producenci będą musieli dokonać przeglądu projektu środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd w celu dostosowania ich do zaktualizowanych norm, w zależności od daty instalacji drabiny lub trapu, lub od daty budowy statku.

Zgodnie z Wytycznymi:

- Załoga zaangażowana w olinowanie tych środków powinna posiadać wystarczającą ochronę osobistą, taką jak kamizelki ratunkowe i uprząże bezpieczeństwa.
- Siatka bezpieczeństwa nie będzie wymagana, jeśli zastosowane zostaną odpowiednie środki łagodzące, tzn.:
 - jeśli górna poręcz ma sztywną konstrukcję, a siatka boczna, zgodnie z normą ISO 9554:2019, została zamocowana między tą poręczą a podstawą drabiny, w tym jej górną i dolną platformą; lub
 - jeśli poręcz jest zainstalowana zgodnie z odpowiednimi normami międzynarodowymi, na wysokości nie mniejszej niż 1000 mm.
- Siatka zabezpieczająca i/lub siatka boczna powinny być odpowiednio przechowywane w wentylowanych miejscach, bez dostępu światła słonecznego i zanieczyszczeń chemicznych. Należy ją regularnie sprawdzać i konserwować, a w razie potrzeby wymieniać.
- Należy dokładnie sprawdzać kołki zabezpieczające, siatki boczne i ich punkty mocowania do drabinek i trapów podczas corocznych przeglądów wymaganych przez prawidła SOLAS I/7 - Przeglądy statków pasażerskich i I/8 - Przeglądy środków ratunkowych i innego wyposażenia statków towarowych.
- Drabinki i trapy powinny być testowane statycznie z określonym maksymalnym obciążeniem roboczym podczas każdego przeglądu pięcioletniego.
- Wciągarki, podczas każdego przeglądu pięcioletniego, powinny być poddawane próbom eksploatacyjnym poprzez podnoszenie i opuszczanie nieobciążonej drabiny.

Wytyczne uwzględniają następujące normy międzynarodowe w zależności od daty instalacji i daty budowy statku. Producenci powinni wziąć je pod uwagę przy projektowaniu drabinek, ich wciągarek i trapów wraz z wszelkimi normami krajowymi i/lub innymi wymaganiami uznanymi przez administrację:

- 1) Do środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd, zainstalowanych przed 1 lipca 2026 r., na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, mają zastosowanie normy ISO 5488:1979 oraz ISO 7061:1993;
- 2) Do środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd, zainstalowanych w dniu 1 lipca 2026 r. lub później, na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, mają zastosowanie normy ISO 5488:2015, ISO 7061:2015 oraz ISO 7061:2024;
- 3) Do środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd, zainstalowanych w dniu 1 lipca 2026 r. lub później, na statkach zbudowanych przed 1 stycznia 2010 r., mają zastosowanie normy ISO 5488:1979, ISO 7061:1993, ISO 5488:2015, ISO 7061:2015 oraz ISO 7061:2024.

Statki zbudowane	Wciągarki zainstalowane przed 1 lipca 2026	Wciągarki zainstalowane w dniu 1 lipca 2026 lub później
1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie	ISO 7364:1983	ISO 7364:2016
przed 1 stycznia 2010 r.		ISO 7364:1983 ISO 7364:2016

Okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1331.

MSC.1/Circ.1628/rev.4 Znowelizowane znormalizowane formularze oceny i raportów z testów środków ratunkowych (osobiste środki ratunkowe)

Zmiany w okólniku dotyczą procedury testu pływalności kamizelek ratunkowych i kryteriów akceptacji w związku z poprawkami wprowadzonymi rezolucją MSC.580(110) do Znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych (rez. MSC.81(70)).

MSC.1/Circ.1692 Ujednolicona interpretacja przepisu II-1/12.6.2 SOLAS

Okólnik zawiera ujednoliconą interpretację przepisu II-1/12.6.2 SOLAS dot. rur przechodzących przez gródź zderzeniową w zakresie wyjaśnienia terminu „zawór sterowany zdalnie”, które jest używany w połączeniu z wyrażeniem „nadający się do obsługi z pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych”.

Zgodnie z interpretacją, termin „zawór sterowany zdalnie” użyty w przepisie II-1/12.6.2 SOLAS oznacza:

- .1 zawór zamontowany na rurze przechodzącej przez gródź zderzeniową statku poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich i pokładu wolnej burty na statkach towarowych, który może być typu ręcznego na pokładzie lub typu napędzanego mechanicznie z układem awaryjnego zamykania; oraz
- .2 dla celów zamknięcia awaryjnego, zawór z funkcją automatycznego awaryjnego zamykania lub zawór z dodatkową funkcją ręcznego zamykania aktywowaną z pozycji powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych.

STCW.7/Circ.25 Ogólne wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowoczesne technologie

Ogólne tymczasowe wytyczne mają zapewnić punkt odniesienia dla opracowywania i zatwierdzania szkoleń dla marynarzy na statkach stosujących paliwa alternatywne i nowe technologie w celu wsparcia redukcji emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej.

Wytyczne obejmują:

- wymagania dotyczące szkolenia marynarzy w zakresie obsługi paliw alternatywnych i nowych technologii;
- wymagania dotyczące podstawowego szkolenia marynarzy pełniących obowiązki związane z bezpieczeństwem w zakresie obsługi, użytkowania lub reagowania w sytuacjach awaryjnych związanych z paliwem i/lub systemami na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie;
- wymagania dotyczące zaawansowanego szkolenia kapitanów, oficerów mechaników i całego personelu bezpośrednio odpowiedzialnego za obsługę i użytkowanie paliw i/lub systemów wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie;
- standardy kompetencji zarówno dla szkolenia podstawowego, jak i zaawansowanego;
- obowiązek przeprowadzania w regularnych odstępach czasu alarmów ćwiczebnych na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie.

MSC.1/Circ.1164/Rev.30 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 110 sesji Komitetu MSC.

MSC.1/Circ.797/Rev.42 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.1086/Rev.1 Znowelizowany Kodeks postępowania dla atmosferycznych wykrywaczy mgły olejowe

Zakres zmienionego kodeksu obejmuje wyłącznie oleje konwencjonalne, tj. nie uwzględnia paliw alternatywnych. Zmiany w kodeksie dotyczą:

- usunięcia wykazu rodzajów systemów wykrywania;
- wprowadzenia przepisu o tym, że czujniki mgły olejowej powinny być zatwierdzone zgodnie z normami międzynarodowymi akceptowanymi przez Administrację, wraz z odpowiednim przypisem odnoszącym się do odpowiedniej normy ISO;
- ujednolicenia terminologii dotyczącej ustalania poziomów alarmowych i sygnalizacji;
- kontroli i konserwacji, które powinny być przeprowadzane zgodnie z instrukcjami producenta i czujników, które powinny być wyposażone w instrukcję obsługi.

Okólnik zastępuje dokument MSC.1/Circ.1086.

MSC.1/Circ.1693 Ujednolicone interpretacje paragrafów 6.1.1.3 i 6.1.2.2 Kodeksu LSA

Ujednolicone interpretacje dotyczą wodowania łodzi ratowniczych i wyjaśniają, że:

- w przypadku statków towarowych ręczne podnoszenie specjalnej łodzi ratunkowej należy uznać za część przygotowań do wodowania, a nie za część procesu wodowania. W związku z tym ręczne podnoszenie łodzi przed jej obsadzeniem może być dopuszczalne w celu późniejszego obrotu.
- w przypadku statków towarowych nieposiadających zmagazynowanej energii mechanicznej, (patrz par. 6.1.1.3 Kodeksu LSA, zm. rez. MSC.459(101)), ręczne podnoszenie łodzi ratunkowej z pozycji spoczynkowej i obracanie jej do pozycji wodowania może odbywać się spoza łodzi ratunkowej. Mechanizm wodowania to sposób na kontrolowanie wodowania łodzi ratunkowej lub łodzi ratowniczej po obsadzeniu łodzi wszystkimi wyznaczonymi osobami. Dlatego w przypadku statków towarowych ręczne podnoszenie specjalnej łodzi ratowniczej przed wsiadaniem może być dopuszczalne, aby następnie można było ją wysunąć za pomocą zgromadzonej energii mechanicznej.

MSC.1/Circ.1694 Ujednolicona interpretacja prawidła II-2/10.11 Konwencji SOLAS oraz prawidła 7.9.4 Kodeksów HSC 1994 i 2000

Ujednolicona interpretacja odnosi się do środków gaśniczych zawierających kwas perfluorooktanowy (PFOS) i wyjaśnia, w jaki sposób należy wykazać zgodność z wymogami dotyczącymi zakazu stosowania tego środka w przypadku nowych i istniejących statków, z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

MSC.1/Circ.1695 Ujednolicona interpretacja Kodeksu FSS

Ujednolicona interpretacja odnosi się do pkt. 2.4.2.2 Kodeksu FSS dotyczącego dopuszczalnych odstępów między połączonymi czujkami dymu i ciepła, z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

MSC.1/Circ.1696 Ujednolicona interpretacja prawidła II-1/3-13.2.4 SOLAS

Ujednolicona interpretacja odnosi się do prawidła II-1/3-13.2.4 SOLAS, związanego z dokumentowaniem prób obciążeniowych i dokładnych oględzin istniejących urządzeń dźwignicowych bez ważnych certyfikatów. Nowe prawidło II-1/3-13 Konwencji SOLAS dotyczące urządzeń dźwignicowych i wciągarek kotwicznych na statkach (rez. MSC.532(107)) wchodzi w życie 1 stycznia 2026 r. wraz z wytycznymi dotyczącymi urządzeń dźwignicowych (MSC.1/Circ.1663). Ujednolicona interpretacja przywołanego prawidła będzie dotyczyć istniejących urządzeń dźwignicowych bez ważnych certyfikatów, które zostały zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2026 r.

MSC.8/Circ.3 Kodeks postępowania dla Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego

Okólnik zawiera Zmieniony Kodeks postępowania dla Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego, który zawiera m.in.:

- 1) nowe zasady postępowania umieszczone po sekcji dotyczącej języków;
- 2) nowe zasady dotyczące głosowania umieszczone po zasadach dotyczących prowadzenia obrad;
- 3) nową definicję terminu „konwencja” dodaną w zasadzie 1 dotyczącej członkostwa;
- 4) zmiany w zasadach 3 i 7, które odzwierciedlają zmiany zatwierdzone przez C 133;
- 5) zmiany w przepisie 9 dotyczące tymczasowego przyjmowania kopii pełnomocnictw przekazanych drogą elektroniczną, po których należy dostarczyć oryginały;
- 6) nowy przepis 20, który przewiduje osobistą obecność przewodniczącego i wiceprzewodniczącego komitetu podczas posiedzeń komitetu; oraz
- 7) zmiany w stosownych procedurach, które odzwierciedlają zmiany w Kodeksie postępowania Rady. W nowym przepisie 45 (dotychczasowy przepis 31) dodano dodatkowe zdanie, które wyjaśnia, że wybory w głosowaniu tajnym odbywają się osobiście.

MSC.1/Circ.1587/Rev.1 Aspekty proceduralne związane z opracowywaniem zmian do konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa, innych niż Konwencja SOLAS z 1974 r., oraz powiązanych instrumentów obowiązkowych

Okólnik dotyczy procedur związanych z opracowywaniem poprawek do konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa, z wyjątkiem konwencji SOLAS z 1974 roku, oraz powiązanych instrumentów obowiązkowych. Ma on na celu zapewnienie spójnego, szczegółowego i systematycznego podejścia do opracowywania i wdrażania zmian legislacyjnych.

Państw-strony konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa są proszone o uwzględnienie aspektów proceduralnych określonych w załączniku do okólnika przy wnoszeniu wniosków dotyczących zmian do konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa, innych niż konwencja SOLAS z 1974 r., lub obowiązkowych instrumentów związanych z tymi konwencjami; i/lub wniosków dotyczących nowych punktów programu pracy zgodnie z sekcją 4 MSC-MEPC.1/Circ.5, ze zm.

MSC.1/Circ.1689 Urządzenia ewakuacyjne z dolnej części pomieszczeń maszynowych (prawidła II-2/13.4.1 i 13.4.2 SOLAS)

Okólnik przypomina państwom bandery o obowiązku zatwierdzania odpowiednich rozwiązań zgodnie z prawidłami II-2/13.4.1 i 13.4.2 SOLAS oraz, że oficer PSC powinien co do zasady akceptować rozwiązania projektowe zatwierdzone przez państwo bandery i, w stosownych przypadkach, konsultować się z administracjami państw bandery zgodnie z Procedurami PSC, 2023 (rezolucja A.1185(33)).

Aby przyspieszyć rozwiązanie tej kwestii, Komitet zatwierdził nowy punkt obrad dotyczący przeglądu prawideł II-2/13.4.1.1 i 13.4.2.1 SOLAS w celu wyjaśnienia wymagań dotyczących urządzeń ewakuacyjnych z dolnej części maszynowni.

MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.7 Poprawki do Organizacji i metod pracy Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego oraz Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego

Poprawki wprowadzają zmiany do pkt. 5.21 Organizacji i metod pracy komitetów MSC i MEPC, zgodnie z którymi w stosownych przypadkach i w razie potrzeby grupy robocze lub redakcyjne powinny w pełni wykorzystać dni robocze sesji na przedłożenie swoich sprawozdań organowi nadrzędnemu. Podczas sesji hybrydowej grupy robocze lub redakcyjne powinny w jak największym stopniu uwzględniać różnice stref czasowych w stosunku do siedziby głównej IMO, a także ograniczenia możliwości organizacyjnych IMO w zakresie spotkań hybrydowych. W każdym przypadku należy zapewnić pewną elastyczność w prowadzeniu takich grup, z należyтым uwzględnieniem pilności, priorytetów i obciążenia pracą komitetów i organów pomocniczych. W przypadku, gdy sprawozdania grup roboczych i redakcyjnych mają być przygotowane podczas sesji, na