



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 13/2025

Najważniejsze postanowienia 11 sesji Podkomitetu przewozu ładunków i kontenerów IMO (CCC 11)

Na 11. sesji Podkomitetu przewozu ładunków i kontenerów (CCC), która odbyła się w formie hybrydowej w dniach 8-12 września 2025 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Poprawki do Kodeksu IGF oraz opracowanie wytycznych dotyczących paliw alternatywnych i powiązanych technologii

Podkomitet przyjął projekt Tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących wodór jako paliwo. Wytyczne mają na celu zapewnienie bezpiecznego projektowania, budowy i eksploatacji statków używających wodoru w postaci ciekłej lub sprężonej. Wytyczne uwzględniają specyfikę wodoru i związane z nią zagrożenia, kładąc nacisk na analizę ryzyka, lokalizację systemów paliwowych, stosowanie analiz rozprzestrzeniania gazu, promieniowania i wybuchów oraz określenie wymagań funkcjonalnych dla systemów okrętowych.

Wytyczne zawierają osobne wymagania dla systemów przechowywania wodoru w postaci ciekłej, jak i sprężonej - w tym zbiorników typu C oraz butli kompozytowych, a także rozwiązań przenośnych, takich jak wieloelementowe kontenery do gazu (MEGC) i kontenery zbiornikowe. Dostosowano również istniejące rozdziały Kodeksu IGF do specyfiki wodoru, obejmując kwestie produkcji, badań, procedur eksploatacyjnych i awaryjnych.

W ramach prac grupy roboczej doprecyzowano m.in. definicję wzbogacenia tlenem oraz zjawiska pompowania kriogenicznego. Omówiono wymóg stosowania zaworów typu Double Block & Bleed dla każdego odbiornika paliwa, a także wymagania dotyczące systemów chłodzenia wodnego, zakaz stosowania systemów gaśniczych na bazie CO₂ oraz określono wymogi dla analiz ryzyka wybuchu. Ponadto wprowadzono dwa nowe rozdziały poświęcone szkoleniom oraz środkom ochrony osobistej członków załogi (PPE) z uwzględnieniem specyfiki wodoru.

Równolegle uzgodniono ponowne powołanie Międzyzesesyjnej grupy roboczej ds. rozwoju przepisów technicznych dla statków wykorzystujących paliwa alternatywne (ISWG-AF), która będzie kontynuować prace nad rewizją Tymczasowych wytycznych dla statków wykorzystujących metanol/etanol jako paliwo (MSC.1/Circ.1621) z zamiarem ich finalizacji na 12 sesji Podkomitetu CCC, a także nad projektem wytycznych dla statków wykorzystujących paliwa olejowe o niskiej temperaturze zapłonu.

Podkomitet CCC uzgodnił treść wytycznych i przygotował okólnik do zatwierdzenia na 111. sesji Komitetu bezpieczeństwa morskigo (MSC 111).

Opracowanie wytycznych dotyczących wykorzystania ładunku amoniaku jako paliwa oraz przepisów dotyczących stosowania paliw alternatywnych innych niż ładunek na gazowcach

Na sesji kontynuowano prace nad opracowaniem tymczasowych wytycznych dotyczących wykorzystania amoniaku jako paliwa na gazowcach, stanowiących uzupełnienie przepisów Kodeksu IGC. Początkowo prace koncentrowały się wyłącznie na amoniaku, jednak zgodnie z decyzją podjętą na 109. sesji Komitetu MSC - rozszerzono zakres prac również na inne paliwa alternatywne, z terminem ich zakończenia ustalonym na rok 2026.

Wytyczne opracowano na podstawie istniejących rozwiązań dla LPG (okólnik MSC.1/Circ.1679), ale dostosowano je do specyfiki amoniaku, biorąc pod uwagę jego toksyczność, korozyjność i wyzwania w zakresie bezpiecznej obsługi.

Uzgodniono, że Wytyczne mają zastosowanie jedynie poza obszarem ładunkowym, zgodnie z punktem 16.4.1.1 Kodeksu IGC. Założono, że pojedyncza awaria systemu paliwowego nie może prowadzić do uwolnienia amoniaku do przestrzeni nieprzeznaczonych do tego celu, a cały projekt i układ systemu musi być objęty analizą ryzyka.

W trakcie prac uzgodniono m.in. obowiązek wyraźnego oznakowania zewnętrznych powierzchni rurociągów transportujących amoniak (w tym rurociągów dwuściennych) w sposób umożliwiający łatwą identyfikację przez załogę. Rozszerzono także definicję nowego rozwiązania – systemu ograniczania emisji amoniaku (Ammonia Release Mitigation System), który powinien być zaprojektowany tak, aby ograniczać wycieki eksploatacyjne i redukować stężenia do poziomu akceptowalnego przez administrację oraz działać niezależnie od innych systemów uzdatniania wody.

Ponadto ustalono konieczność instalacji stałych systemów detekcji amoniaku w newralgicznych miejscach, takich jak okolice rurociągów paliwowych oraz wloty wentylacyjne, przy czym nie dopuszcza się zastąpienia tych instalacji przez systemy przenośne. Progi wykrywalności i wymagania wobec detekcji mają być oparte na uznanych standardach, takich jak te zawarte w Zaleceniach okólnika MSC.1/Circ.1687.

Podkomitet zakończył prace nad projektem tymczasowych wytycznych i przygotował okólnik, który zostanie przekazany do zatwierdzenia na 111. sesji Komitetu MSC.

Poprawki do Kodeksu IMSBC

Przyjęto wstępne założenia do kolejnego zestawu poprawek IMSBC 09-27, który obejmie nowe karty indywidualne dla ładunków takich jak: gruboziarniste granulaty bitumiczne (grupa C), drobnoziarniste granulaty bitumiczne (grupa A), muł wapienny (grupa C), mullit (grupa C), kaolinit (grupa C). Zlecono dalsze badania ładunków o podwyższonym ryzyku, takich jak nieprzetworzony popiół ze spalarni (grupy A i B, ze względu na ryzyko upłynnienia i emisji gazów) oraz gleba zanieczyszczona substancjami per- i polifluorowanymi (grupa A, ryzyko upłynnienia), które wymagają oddzielania od żywności i źródeł zapłonu.

Dyskusje toczyły się również wokół propozycji wprowadzenia do Kodeksu IMSBC systemu identyfikacji ładunków przewożonych luzem za pomocą specjalnych numerów, które mogłyby przekazywać informacje o grupach ładunków lub służyć jedynie jako identyfikatory. Rozważano także integrację takiego systemu z istniejącymi standardami elektronicznej wymiany danych (EDI), takimi jak UN/EDIFACT. Grupa E&T 44 została zaproszona do kontynuowania prac nad tym tematem i przedłożenia raportu na kolejnej sesji Podkomitetu CCC.

Ponadto podkomitet poparł pomysł utworzenia modułu w systemie GISIS, gdzie kompetentne władze mogłyby zgłaszać szczegóły dotyczące ładunków przewożonych luzem na podstawie tymczasowej oceny zgodnie z przepisem 1.3.2 Kodeksu IMSBC. Grupa E&T 44 ma rozważyć

sposoby raportowania takich ładunków i przedłożyć rekomendacje na kolejnej sesji Podkomitetu CCC.

W związku z wypadkami śmiertelnymi związanymi z fumigacją, Podkomitet zaapelował o zaostrezenie przepisów i ujednolicenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa. Zaproszono zainteresowane państwa członkowskie i organizacje do zgłaszania propozycji na kompleksowy przegląd dotyczący zasad fumigacji, w tym rewizji okólnika MSC.1/Circ.1264 z 2008 roku.

Poprawki do Kodeksu IMDG

Podkomitet zaakceptował drobne poprawki redakcyjne do wersji 42-24 Kodeksu w trzech językach: angielskim, francuskim i hiszpańskim. Podczas sesji rozpatrzono raport grupy E&T 42 oraz zakończono prace nad projektem poprawki 43-26, zapewniając jej zgodność z 23. zrewidowaną edycją Przepisów Modelowych ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych.

W nowej wersji Kodeksu zaproponowano m.in. wprowadzenie nowych wpisów dla substancji takich jak: akrylany butylu, pentoksyd wanadu i chlorofenole, a także dla jednostek transportowych zawierających baterie litowe i sodowo-jonowe. W zakresie materiałów radioaktywnych podjęto dyskusję nad doprecyzowaniem wymagań dotyczących odległości separujących materiały radioaktywne od pasażerów i załogi. Zlecono dalsze analizy potencjalnych skutków tych zmian. Ponadto zapoznano się z opinią Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej, która rekomenduje usunięcie terminu „zamknięte kontenery” z Kodeksu IMDG, ponieważ pod względem ochrony przed promieniowaniem nie ma istotnej różnicy między kontenerami otwartymi a zamkniętymi.

Rozpatrzono propozycję ujednolicenia klasyfikacji transportu paliwa diesla między różnymi środkami transportu (morskim, drogowym, kolejowym i śródlądowym), w tym wyjaśnienie statusu biodiesla i klasyfikacji paliwa dieslowego o punkcie zapłonu między 60°C a 100°C. Komitet nie zatwierdził tej propozycji, kierując ją do dalszych prac grupy E&T 43 oraz zapraszając państwa członkowskie do składania szczegółowych wniosków do Komitetu ONZ ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych.

Poruszono także kwestię dokumentacji temperatur kontrolowanych dla cieczy łatwopalnych o niskiej temperaturze zapłonu przewożonych w systemach chłodzenia, które nie są przeciwwybuchowe, co ma poprawić bezpieczeństwo przewozu. Propozycja trafiła do dalszego rozpatrzenia przez E&T 43.

Omówiono raport grupy korespondencyjnej Światowej Rady Żeglugi dotyczący bezpiecznego przewozu pojazdów, w tym szczególne przepisy dla promów pasażerskich typu ro-ro. Zgłoszono potrzebę uregulowania kwestii klasyfikacji pojazdów, limitów paliwa i baterii, zabezpieczeń, ochrony przeciwpożarowej, wentylacji oraz szkolenia załogi. Propozycje te zostały przekazane do dalszego opracowania przez grupę E&T 43 i mają zostać uwzględnione w kolejnej wersji Kodeksu IMDG.

Przegląd znolizowanych wytycznych dla przygotowania Poradnika zabezpieczania ładunków

Podkomitet kontynuował pracę nad znolizowanymi Wytycznymi dla przygotowania Poradnika zabezpieczania ładunków (Cargo Securing Manual) oraz opracowaniem norm wydajności i wytycznych dotyczących oprogramowania do mocowania ładunku i będzie je kontynuował w ramach ponownie powołanej grupy korespondencyjnej. Ustalono, że posiadanie oprogramowania do mocowania ładunku na statku może stać się obowiązkowe wyłącznie poprzez zmianę Konwencji SOLAS.

Rozważono propozycję dotyczącą zezwolenia na stosowanie metody bezpośredniej oceny hydrodynamicznej do wyznaczenia obciążenia zamocowania dla ciężkich i wielkogabarytowych ładunków na statku podczas transportu. Metoda miałaby zastąpić obecnie stosowaną metodę empiryczną. Propozycja została uznana jednak za wykraczającą poza zakres prac, które koncentrowały się wyłącznie na kontenerowcach.

Opracowanie środków zapobiegających utracie kontenerów na morzu

Podkomitet zatwierdził plan działań mających na celu ograniczenie utraty kontenerów na morzu, obejmujący listę tematów i odpowiednich instrumentów, które będą podstawą dalszych prac. Uznano, że niezbędne jest opracowanie nowych punktów porządku obrad w tym zakresie i zaproszono zainteresowane państwa członkowskie oraz organizacje do przedłożenia konkretnych propozycji na kolejną sesję Komitetu MSC.

W związku z potrzebą ujednolicenia międzynarodowych wymagań dotyczących zgłaszania przypadków utraty kontenerów, poproszono Komitet LEG o szczegółowe przeanalizowanie rozbieżności pomiędzy wymogami Konwencji SOLAS a Konwencją z Nairobi. Celem będzie opracowanie zaleceń lub interpretacji umożliwiających zharmonizowanie obu instrumentów.

Podkomitet sfinalizował również i zatwierdził okólnik dotyczący obowiązkowego zgłaszania utraty kontenerów, doprecyzowując zakres informacji zawartych w formularzach zgłoszeniowych. Wprowadzono zmiany, aby zapewnić zgodność z wymaganiami zawartymi w prawidło V/32 Konwencji SOLAS, które nakłada na państwa bandery obowiązek zgłaszania do IMO przypadków utraty kontenerów, gdy otrzymają taką informację od statku.

Tymczasowe zalecenia dotyczące przewozu skroplonego wodoru luzem

Podczas sesji kontynuowano prace nad rewizją Tymczasowych zaleceń dotyczących przewozu skroplonego wodoru luzem. Obecne zalecenia obejmują trzy części, jednak w ramach 11 sesji opracowano projekt zmian, który rozszerza dokument o nową część D, dotyczącą systemów membranowych z izolacją próżniową do przewozu skroplonego wodoru.

Ze względu na wyjątkowo niski punkt wrzenia wodoru, konwencjonalne systemy inertowania (wykorzystujące np. azot) są niewystarczające – dlatego część D dopuszcza stosowanie próżni, jako rozwiązania równoważnego zgodnie z paragrafem 1.3 Kodeksu IGC. W treści tej części zawarto m.in. wymagania dotyczące integralności strukturalnej barier i izolacji próżniowej, generowania i monitorowania próżni, wymogów redundancji oraz zabezpieczeń awaryjnych (takich jak wycieki ładunku, przedostawanie się powietrza czy utrata próżni).

Wprowadzono także nową definicję pojęcia głównej przestrzeni izolacyjnej („primary insulation space”), a Tabela 6 zaleceń została zaktualizowana o nowe procedury awaryjne i wymagania, m.in.:

- procedury awaryjne w przypadku wycieku ładunku (D-10),
- środki bezpieczeństwa przeciwko przenikaniu wodoru (D-14),
- obowiązek monitorowania temperatury, aby zapobiec kondensacji gazów obojętnych (D-16).

Podkomitet uzgodnił, że nowa skonsolidowana wersja zmienionych Tymczasowych zaleceń zostanie przekazana do przyjęcia na 111. sesję Komitetu MSC. Ponadto, Podkomitet zaprosił państwa członkowskie do złożenia nowej propozycji punktu agendy dotyczącej opracowania wymagań w zakresie szkolenia dla członków załóg statków przewożących skroplony wodór luzem. Wniosek taki miałby zostać przypisany odpowiedniemu podkomitetowi IMO.