



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 15/2024

Postanowienia IMO wchodzące w życie w 2025 roku

Nowe/poprawione instrumenty IMO	Rezolucja	Data obowiązywania wymagań	Tekst wymagania
WYMAGANIA KOMITETU MSC			
Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) - Poprawka 07-23	MSC.539(107)	1 stycznia 2025 r. Możliwe dobrowolnie stosowanie od 1 stycznia 2024 r.	Rezolucja zawiera najnowszy zestaw poprawek Kodeksu IMSBC, które zwyczajowo, zostały przyjęte w formie skonsolidowanej wersji całego Kodeksu i wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2025 r. Poprawki mogły być dobrowolnie stosowane od 1 stycznia 2024 r. Poprawki polegają m.in. na wprowadzeniu zmian do istniejących kart indywidualnych oraz dodaniu następujących nowych kart indywidualnych dla ładunków: • DUNITE and DUNITE FINES (Dunit i rozdrobniony dunit) • BROWN FUSED ALUMINA (Elektrokorund syntetyczny) • CRUSHED GRANODIORITE (Kruszony grandioryt) • DIRECT REDUCED IRON (D) (by-product fines with moisture of at least 2%) (Żelazo redukowane bezpośrednio (D) (produkt uboczny o wilgotności co najmniej 2%)) • BARYTE, FLOTATION CHEMICAL GRADE (Baryt klasy chemicznej do obróbki powierzchniowej) • ELECTRIC ARC FURNACE DUST, PELLETIZED (Pył z pieca elektrycznego łukowego, granulowany) • POTASSIUM NITRATE, SODIUM NITRATE (Azotan potasu, Azotan sodu) • SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE MIXTURE (Mieszanka azotanu sodu i azotanu potasu) Pozostałe poprawki do Kodeksu IMSBC polegały na: - wprowadzeniu zmian edycyjnych (takich jak użycie terminologii bardziej neutralnej pod względem płci, np. zamiast słowa „jego”, użycie słowa „ich”) - zmianie przepisu 1.6 Kodeksu IMSBC w celu dostosowania go do odpowiednich poprawek do rozdziału VI Konwencji SOLAS.

			Każdy z nowych ładunków może zostać dodany do certyfikatu zdolności statku do przewozu stałych ładunków masowych, pod warunkiem, że wszystkie wymagania dotyczące przeglądu zostały zweryfikowane.
Poprawki do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW) z 1978 r.	MSC.540(107)	1 stycznia 2025 r.	Poprawki wprowadzono do prawideł I/1 i I/2 – Elektroniczne świadectwa marynarzy W ramach ciągłej cyfryzacji branży żeglugowej ważne jest przeniesienie certyfikacji z formatu papierowego na elektroniczny. Poprawka pozwala na wydawanie świadectw marynarzy w formie elektronicznej, pod warunkiem, że administracja ma dostęp do minimalnej ilości informacji zgodnie z Kodeksem STCW. Poprawki umożliwią marynarzom i kapitanom statków przechowywanie elektronicznych świadectw marynarzy na statku. <u>Powiązane instrumenty</u> MSC.1/Circ.1665 - Wytyczne dotyczące stosowania elektronicznych świadectw marynarzy
Poprawki w sekcji A Kodeksu wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (STCW)	MSC.541(107)	1 stycznia 2025 r.	Poprawki wprowadzono do sekcji A-I/2 – Elektroniczne świadectwa marynarzy W ramach ciągłej cyfryzacji branży żeglugowej ważne jest przeniesienie certyfikacji z formatu papierowego na elektroniczny. Poprawka określa minimalne informacje, które muszą być zawarte w certyfikatach marynarzy, oraz sposób ich przedstawienia w dowolnej formie. Poprawki umożliwią marynarzom i kapitanom statków przechowywanie elektronicznych świadectw marynarzy na statku. <u>Powiązane instrumenty</u> MSC.1/Circ.1665 - Wytyczne dotyczące stosowania elektronicznych świadectw marynarzy
Wejście w życie daty obowiązywania poprawek do prawideł II-1/1 i II-1/8-1.3 Międzynarodowej	MSC.436(99)	1 stycznia 2025 r.	1 stycznia 2020 roku weszła w życie rezolucja MSC.436(99) zawierająca poprawki do prawideł II-1/1 i II-1/8-1.3 Konwencji SOLAS wymagające zapewnienia komputera, zdolnego do przeprowadzania obliczeń stateczności w przypadku uszkodzenia na istniejących statkach pasażerskich w celu wparcia kapitana w przypadku zalania. Rozdział II-1/1 Konwencji SOLAS jasno określa, które prawidła mają zasto-

Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) dla statków pasażerskich zbudowanych przed 1 stycznia 2014 r. o długości co najmniej 120 m lub z co najmniej trzema głównymi strefami pożarowymi			sowanie do „nowych” i „istniejących” statków. Prawidło II-1/8-1 zostało zmienione w celu uwzględnienia wymogu, aby załogi na pokładzie istniejących statków pasażerskich posiadały zdolność do oceny stateczności po uszkodzeniu, na pokładzie lub z pomocą na lądzie. Nowe statki pasażerskie (stępki położone w dniu 1 stycznia 2014 r. lub później) są już zobowiązane do zapewnienia tego wymagania. <u>Wejście w życie:</u> Od pierwszego przeglądu odnowienia certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego po 1 stycznia 2025 roku wymagania te muszą teraz spełniać też statki pasażerskie zbudowane przed 1 stycznia 2014 r. o długości co najmniej 120 m lub z co najmniej trzema głównymi strefami pożarowymi.
---	--	--	---

WYMAGANIA KOMITETU MEPC

Nowe/poprawione instrumenty IMO	Rezolucja	Data obowiązywania wymagań	Tekst wymagania
Wejście w życie daty obowiązywania prawideł 15.3, 15.5 i od 34.3 do 34.5 Załącznika I do konwencji MARPOL w odniesieniu do obszarów specjalnych Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej.	MEPC.381(80)	1 stycznia 2025 r.	Obszar Morza Czerwonego został uznany za Obszar Specjalny zgodnie z prawideł 1.11.4 Załącznika I do konwencji MARPOL. Jednakże, aby status obszaru specjalnego, należy zapewnić odpowiednie urządzenia odbiorcze we wszystkich odpowiednich portach państw nadbrzeżnych Morza Czerwonego, które są stronami Załącznika I do konwencji MARPOL. I. Zgodnie z prawideł 1.11 Załącznika I do Konwencji MARPOL, obszar specjalny oznacza obszar morski, w którym z uznanych przyczyn technicznych związanych z jego warunkami oceanograficznymi i ekologicznymi oraz ze względu na szczególny charakter żeglugi morskiej było konieczne było przyjęcie wymagań specjalnych w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniem morza odpadami. Od dnia 1 stycznia 2025 r. każdy statek przepływający przez obszar Morza Czerwonego (tj. właściwe Morze Czerwone, w tym Zatoki Sueska i Akaba, ograniczone od południa loksodromą pomiędzy Ras si Ane (12° 28,5' N, 43° 19,6' E) i Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E)), a obszarem Zatoki Adeńskiej (oznaczającym część Zatoki Adeńskiej między Morzem Czerwonym a Morzem Arabskim ograniczonym od zachodu loksodromą między Ras si Ane (12°28,5 N, 043°19.6 E) i Husn Murad (12°40.4 N, 043°30.2 E) oraz od wschodu loksodromą między Ras Asir (11°50 N, 051°16.9 E) i Ras Fartak (15°35 N, 052°13,8 E)) będzie musiał spełniać wymagania dotyczące zrzutów określone w prawidełach 15.3, 15.5, 34.3, 34.4 i 34.5 Załącznika I do konwencji MARPOL. Wspomniane wcześniej przepisy zabraniają zrzutu oleju lub mieszanin zaolejonych ze statków o pojemności 400 GT i większej, chyba, że spełnione są wszystkie następujące warunki:

			- statek jest w drodze; - mieszanina zaolejona jest oczyszczana w separatorze/urządzeniu filtrującym spełniające wymagania prawidła 14.7 Załącznika I; - zawartość oleju w wodzie zrzutowej bez rozcieńczenia nie przekracza 15 części na milion (15ppm); - mieszanina zaolejona nie pochodzi z zęz pompowni ładunkowych na zbiornikowcach; oraz - mieszanina zaolejona, w przypadku zbiornikowców olejowych, nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego. W przypadku zbiornikowców wszelkie zrzuty do morza oleju lub mieszaniny zaolejonej z przestrzeni ładunkowej są zabronione podczas przebywania w obszarze specjalnym. Zastosowanie: Wszystkie statki przepływające przez obszary specjalne Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej od dnia 01.01. 2025 r.
Wejście w życie daty obowiązywania wymagania prawidła 6 Załącznika V do Konwencji MARPOL w odniesieniu do Obszaru Specjalnego Morza Czerwonego.	MEPC.382(79)	1 stycznia 2025 r.	Obszar Morza Czerwonego został uznany za Obszar Specjalny na mocy Załącznika V (prawidło 1.14.4) do Konwencji MARPOL. Jednakże, aby status Obszaru Specjalnego stał się skuteczny, we wszystkich odpowiednich portach państw nadbrzeżnych Morza Czerwonego będących stronami konwencji MARPOL muszą zostać zapewnione odpowiednie urządzenia odbiorcze. Zgodnie z prawidłem 1.14 Załącznika V do Konwencji MARPOL, „Obszar Specjalny” oznacza obszar morski, na którym z uznanych przyczyn technicznych w odniesieniu do jego warunków oceanograficznych i ekologicznych oraz do szczególnego charakteru jego żeglugi, przyjęcie specjalnych obowiązkowych metod zapobiegania zanieczyszczaniu morza odpadami. W oparciu o dostarczone informacje dotyczące stanu dostępnych niezbędnych urządzeń do odbioru odpadów dla MARPOL I i V odpadów i pozostałości, obejmujących wszystkie porty i terminale na tych obszarach, uzgodniono status obszaru specjalnego. <u>Skutki:</u> od 1 stycznia 2025 roku każdy statek przepływający przez obszar Morza Czerwonego (tj. właściwe Morze Czerwone obejmujące Zatoki Sueską i Akaba ograniczone od południa przez loksodromą między Ras si Ane

			(12° 28,5' N, 43° 19,6' E) i Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E)), będzie musiał spełniać wymagania dotyczące zrzutów określone w prawie 6 Załącznika V do Konwencji MARPOL. Obejmuje to wymagania dotyczące zrzutów: - Odpady żywnościowe (tak daleko od lądu, jak to możliwe, ale nie mniej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu i po zmieleniu lub rozdrobnieniu). - Pozostałości ładunku, których nie można odzyskać przy użyciu powszechnie dostępnych metod rozładunku. - Środki czyszczące lub dodatki zawarte w wodzie do mycia pokładów i powierzchni zewnętrznych (tylko jeśli nie są szkodliwe dla środowiska).
Poprawki do Załącznika VI Konwencji MARPOL (procedury pobierania próbek i weryfikacji zawartości siarki w paliwie olejowym oraz współczynnik EEDI)	Przyjęto MEPC.324(75) Skonsolidowanie przepisów Zał. VI MARPOL w rez. MEPC.328(76)	Wymagania Etapu 3 (fazy 2) 1 stycznia 2025 r.	Zmiany w Rozdziale 4 Załącznika VI do Konwencji MARPOL: Prawidło 24 - Faza 3 Wdrażania Wskaźnika Projektowego Efektywności Energetycznej (EEDI) (MEPC.328(76)). Przyjęto zmiany w okresie i poziomach redukcji dla wymogów EEDI fazy 3 dla niektórych typów i wielkości statków, jak pokazano w poniższej tabeli. Wdrożenie wymagań fazy 3 współczynnika redukcji EEDI (tabela 1, prawidła 24, Zał. VI MARPOL) zostało podzielone na dwa etapy. Wymagania Etapu 3 (fazy 1) weszły w życie 1 kwietnia 2022 r. (dla gazowców o nośności 15 000 DWT i powyżej, kontenerowców, drobnicowców, zbiornikowców LNG, wycieczkowców pasażerskich o napędzie niekonwencjonalnym). Wymagania Etapu 3 (fazy 2) wchodzi w życie 1 stycznia 2025 r., jak pokazano w poniższej tabeli.

Współczynniki redukcji EEDI względem linii odniesienia EEDI wyrażone w procentach

Wielkość statku DWT	Etap 0 01.01.2013 – 31.12.2014	Etap 1 01.01.2015 – 31.12.2019	Etap 2 01.01.2020 – 31.03.2022	Etap 2 01.01.2020 – 31.12.2024	Etap 3 01.04.2022 i po tej dacie	Etap 3 01.01.2025 i po tej dacie
Typ statku: masowiec						
20 000 i powyżej	0	10		20		30
10 000÷20 000	n/a	0 ÷ 10*		0 ÷ 20*		0 ÷ 30*
Typ statku: gazowiec						
15 000 i powyżej	0	10	20		30	
10 000 ÷ 15 000	0	10		20		30
2000÷10 000	n/a	0 ÷ 10*		0 ÷ 20*		0 ÷ 30*
Typ statku: zbiornikowiec						
20 000 i powyżej	0	10		20		30
4000÷20 000	n/a	0 ÷ 10*		0 ÷ 20*		0 ÷ 30*
Typ statku: zbiornikowiec						
200 000 i powyżej	0	10	20		50	
120000÷200 000	0	10	20		45	
80 000÷120 000	0	10	20		40	
40 000÷80 000	0	10	20		35	
15 000÷40 000	0	10	20		30	
10 000÷15 000	n/a	0 ÷ 10*	0 ÷ 20*		15 ÷ 30*	
Typ statku: drobnicowiec						
15 000 i powyżej	0	10	15		30	
3000÷15 000	n/a	0 ÷ 10*	0 ÷ 15*		0 ÷ 30*	
Typ statku: chłodniowiec						
5000 i powyżej	0	10		15		30
3000÷5000	n/a	0 ÷ 10*		0 ÷ 15*		0 ÷ 30*
Typ statku: statek kombinowany						
20 000 i powyżej	0	10		20		30
4000÷20 000	n/a	0 ÷ 10*		0 ÷ 20*		0 ÷ 30*
Typ statku: zbiornikowiec LNG***						
10 000 i powyżej	n/a	10**	20		30	

Typ statku: towarowy ro-ro (pojazdowiec) ***						
10 000 i powyżej	n/a	5**		15		30
Typ statku: towarowy ro-ro***						
2 000 i powyżej	n/a	5**		20		30
1 000÷2 000	n/a	0 ÷ 5***		0 ÷ 20*		0 ÷ 30*
Typ statku: pasażerski ro-ro***						
1 000 i powyżej	n/a	5**		20		30
250÷1 000	n/a	0 ÷ 5***		0 ÷ 20*		0 ÷ 30*
Typ statku: wycieczkowy statek pasażerski*** o napędzie niekonwencjonalnym						
85 000 i powyżej	n/a	5**	20		30	
25 000÷85 000	n/a	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*		0 ÷ 30*	

Uwagi:

* Współczynnik redukcyjny należy interpolować liniowo między dwoma wartościami w zależności od wielkości statku. Dla mniejszych statków należy przyjmować wartości niższe;

** **Etap 1 rozpoczyna się dla tych statków w dniu 1 września 2015.**

*** Współczynnik redukcji stosuje się do tych statków, które zostały przekazane do eksploatacji 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w punkcie 43, przepisy 2.

Uwaga: „n/a - nie dotyczy” – oznacza, że nie stosuje się wartości wymaganego EEDI.

Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL Poprawki do Międzynarodowej konwencji o postępowaniu z wodami balasto- wymi i osadami BWM - Poprawki do Do- datku II (Formularz	MEPC.369(80)	1 lutego 2025 r.	Informacje zebrane przez IMO w fazie gromadzenia doświadczeń w ramach Konwencji BWM wykazały, że 70% zgłoszonych braków zgłoszonych przez państwa portu dotyczyło nieprawidłowych wpisów w Księdze zapisów wód balastowych (BWRB). Uznano, że obecna forma BWRB nie zapewnia wystarczającej jasności, aby spełnić wymagania Załącznika II do Konwencji BWM. Załącznik II do Konwencji BWM został zaktualizowany w celu zmiany istniejącej wersji BWRB, aby uwzględnić dodatkowe informacje na temat wpisów, które należy uwzględnić w BWRB oraz zaktualizowaną stronę BWRB. Armatorzy statków będą musieli założyć, wypełniać i utrzymywać nowo uzgodniony format BWRB od 1 lutego 2025 r. Wydano zaktualizowane wytyczne uzupełniające (BWM.2/Circ.80/Rev.1 - 2024 Guidance on ballast water record-keeping and reporting/<i>Wytyczne</i>
--	---------------------	-------------------------	---

Książki Zapisów Wód Balastowych)			z 2024 r. dotyczące prowadzenia dokumentacji i raportowania w zakresie wód balastowych). <u>Zastosowanie:</u> Wszystkie statki zaprojektowane do przewozu wód balastowych pływające między dwoma portami w podróżach międzynarodowych.
Zmiany do Załącznika VI do konwencji MARPOL ustanawiające obszar kontroli emisji tlenków siarki i cząstek stałych w Morzu Śródziemnym	MEPC.361(79)	1 maja 2024 r. <u>Jednakże</u> , zgodnie z wymaganiami prawidła 14.7 Załącznika VI do konwencji MARPOL, wymaganie będzie obowiązywać od dnia 1 maja 2025 r.	Poprawki dotyczą wyznaczenia Morza Śródziemnego w całości jako obszaru kontroli emisji dwutlenku siarki i pyłu zawieszonego oraz ustanowienia PSSA w tym obszarze, czym wpisują się w kontynuację działań na rzecz ochrony środowiska morskiego Morza Śródziemnego. Wymaganie dotyczy wszystkich statków i wejdzie w życie 1 maja 2024 r. Jednakże, zgodnie z wymaganiami prawidła 14.7 Załącznika VI do MARPOL, wymaganie będzie obowiązywać od dnia 1 maja 2025 r. Od 1 maja 2025 r. wszystkie statki pływające w obszarze SECA (SOx ECA) na Morzu Śródziemnym: • nie będą mogły używać paliwa o zawartości siarki przekraczającej 0,10% m/m, z wyjątkiem sytuacji, gdy stosowana jest również równoważna metoda redukcji siarki; • będą zobowiązane do zapewnienia, że zawartość siarki w paliwie jest dokumentowana przez dostawcę; oraz • będą zobowiązane do posiadania pisemnej procedury szczegółowo opisującej sposób przeprowadzania zmiany paliwa (ma to zastosowanie tylko w przypadku stosowania oddzielnych paliw w celu spełnienia wymogu).

Wejście w życie Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków, 2009	SR/CONF/45	26 czerwca 2025 r.	Statki mogą zawierać substancje niebezpieczne dla środowiska (np. azbest, metale ciężkie, PBC), a recykling statku po zakończeniu jego eksploatacji wiąże się z wieloma obawami dotyczącymi pracy i środowiska. Konwencja IMO z Hongkongu ma na celu zapewnienie, że recykling statków nie stanowił niepotrzebnego zagrożenia dla zdrowia ludzkiego, bezpieczeństwa lub środowiska. Zawiera ona wymagania dotyczące projektowania, budowy, eksploatacji i przygotowania statków, aby ułatwić bezpieczny i przyjazny dla środowiska recykling bez narażania bezpieczeństwa i wydajności eksploatacyjnej statków; eksploatacji stoczni złomowych w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska; oraz ustanowienie odpowiedniego mechanizmu egzekwowania przepisów dotyczących recyklingu statków, obejmującego wymogi certyfikacji i raportowania. Właściciele statków: Będą musieli zapewnić, że dysponują odpowiednio uregulowaną metodą budowy, eksploatacji i recyklingu statku, która zapewni bezpieczeństwo zarówno załodze, jak i pracownikom zakładu recyklingu, przy jednoczesnym zminimalizowaniu wpływu na środowisko. Kluczowe daty: 1. Nowe statki* będą musiały posiadać zatwierdzony i certyfikowany IHM na pokładzie w momencie ich dostawy* „Nowe statki” oznaczają statki: - dla którego umowa na budowę została zawarta w dniu 26 czerwca 2025 r. lub później; lub - w przypadku braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona lub który znajduje się na podobnym etapie budowy w dniu 26 grudnia 2025 r. lub po tej dacie; lub których dostawa nastąpi w dniu 26 grudnia 2027 r. lub po tej dacie. 2. Do 26 czerwca 2030 r. istniejące statki będą musiały - posiadać zatwierdzony i certyfikowany Wykaz Materiałów Niebezpiecznych (IHM) na pokładzie; - posiadać na statku świadectwo gotowości do recyklingu; oraz - być poddawane recyklingowi wyłącznie w zakładzie recyklingu statków, który posiada ważny dokument autoryzacji recyklingu statków (DASR).
--	-------------------	---------------------------	--

			3. <u>Zakłady recyklingu statków</u>: Do 26 czerwca 2025 r. zakłady recyklingu statków w kraju, który przyjął Konwencję z Hongkongu, będą musiały posiadać ważny DASR. 4. <u>Producenci i stocznie</u>: Będą musieli upewnić się, że wypełniają / kompilują wymagane Deklaracje materiałowe (MD) i Deklaracje zgodności dostawcy (SDoc) dla wszelkich elementów dostarczanych na statek, które są częścią konstrukcji statku lub zamontowanego wyposażenia. W przypadku stoczni będą one musiały wykorzystać MD i SDoC w celu zachowania zgodności z IHM podczas procesu budowy. <u>Zastosowanie</u>: Dotyczy wszystkich statków powyżej 500GT w rejsach międzynarodowych, w tym: - statki podwodne; - jednostki pływające; - platformy pływające; - platformy samopodnoszące się; - pływające jednostki magazynowe (FSU); - pływające jednostki produkcyjne, magazynowe i przetadunkowe (FPSO); oraz - statki pozbawione wyposażenia lub holowane. <u>Wyjątki</u>: okręty wojenne, pomocnicze jednostki marynarki wojennej, statki używane do rządowych usług niekomercyjnych.
Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczące paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z paliwem olejowym okrętowych	MEPC.385(81)	1 sierpnia 2025 r. Możliwe jest wcześniejsze dobrowolne wdrożenie powyższych zmian od dnia 1 stycznia 2025 r.	Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczą głównie: 1. Prawidła 2 – Definicje „paliwo olejowe” i „paliwo gazowe”; 2. Prawidła 13 – W zakresie poziomu emisji NOx, w przypadku okrętowego silnika wysokoprężnego zastępującego system parowy. W takim przypadku silnik należy uznać za silnik zamienny, który może być zgodny z II poziomem emisji zamiast III poziomu emisji, jeżeli spełnia Wytyczne z 2024 r. w odniesieniu do nieidentycznych silników zamiennych, od których nie wymaga się spełnienia limitu poziomu III (rez. MEPC.386(81)). Administracja powiadomi IMO o przypadkach, w których silnik zamienny

silników wysokoprężnych zastępujących system parowy, dostępności danych i włączenia danych dotyczących pracy transportowej oraz zwiększenia szczegółowości danych w Bazie danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki (IMO DCS)			zainstalowany w dniu 1 sierpnia 2025 r. lub po tej dacie, będzie spełniał wymogi II poziomu emisji (zamiast poziomu III); 3. Prawidła 14 - Wymagań dotyczących instalacji lub wyznaczenia punktu(ów) poboru próbek paliwa, wyjaśniających, że ww. wymagania nie mają zastosowania do systemów paliwa o niskiej temperaturze zapłonu lub paliwa gazowego. Wynikające z tego zmiany zostały uwzględnione w formularzu świadectwa IAPP; 4. Prawidła 18 - Wymagań dotyczących BDN – w celu odzwierciedlenia nowej definicji „paliwa olejowego” i wyjaśnienia wymagań dotyczących paliw gazowych i paliw o niskiej temperaturze zapłonu. Dostawcy paliwa olejowego powinni zamieścić w swoich dokumentach dostawy paliwa (BDN) (zgodnie z Dodatkiem V do MARPOL, Załącznik VI) informacje dotyczące całego paliwa dostarczonego i zużytego na statku w celu zapewnienia zgodności z MARPOL. W przypadku paliw gazowych lub paliw o niskiej temperaturze zapłonu, BDN nie muszą zawierać wszystkich informacji wymaganych w przypadku paliwa olejowego, ale muszą zawierać co najmniej: • nazwę i numer IMO statku odbierającego; • port; • datę rozpoczęcia dostawy; • nazwę, adres i numer telefonu dostawcy paliwa olejowego; • nazwę(-y) produktu(-ów); • ilość w metrach; • gęstość określoną metodą badawczą odpowiednią dla danego rodzaju paliwa wraz z odpowiednią temperaturą; • oświadczenie podpisane i poświadczone przez przedstawiciela dostawcy paliwa olejowego, że spełnia ono obowiązujące wymagania dotyczące zawartości siarki, nie powoduje przekroczenia obowiązujących limitów NOx przez silnik, nie zawiera kwasów nieorganicznych, nie zagraża bezpieczeństwu statku ani nie wpływa negatywnie na działanie maszyn, nie jest szkodliwe dla personelu ani nie przyczynia się do ogólnego dodatkowego zanieczyszczenia powietrza; oraz • dokumentację rzeczywistej zawartości siarki określonej metodą badawczą odpowiednią dla danego rodzaju paliwa lub, za zgodą
--	--	--	--

			- właściwego organu w porcie dostawy, oświadczenie, że zawartość siarki, po zbadaniu, wynosi mniej niż 0,001% m/m. 5. Prawidła 27 i Dodatku IX - Bardziej szczegółowych informacji, które należy przekazywać do bazy danych IMO, dotyczącej zużycia paliwa olejowego na statkach i danych dotyczących rejsu, w tym: - rozróżnienie zużycia paliwa olejowego i zużycia paliwa olejowego, gdy statek nie jest w drodze; - instalacja technologii innowacyjnych; oraz - o dane dotyczące całkowitej pracy przewozowej, z wykorzystaniem rzeczywistych danych dotyczących tzw. tono-kilometrów, TEU-kilometrów i/lub pasażero-kilometrów. Zmiany te mają zastosowanie do statków o pojemności brutto 5000 GT i większej w następujący sposób: - statki, które już przed 1 sierpnia 2025 r. gromadzą dane wymagane prawidłem 27, nie będą zobowiązane do gromadzenia bardziej szczegółowych danych zgodnie ze zmienionym Dodatkiem IX, do dnia 1 stycznia 2026 r. - statki, które zostaną wprowadzone do eksploatacji w dniu 1 sierpnia 2025 r. lub później, muszą gromadzić dane zgodnie ze zmienionym Dodatkiem IX, od daty wprowadzenia do eksploatacji.
Poprawki do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 r. (Stosowanie elektronicznej książki zapisów o wodach balastowych)	MEPC.383(81)	1 października 2025	Poprawki do Konwencji BWM modyfikują prawidła A-1 i B-2, umożliwiając korzystanie z elektronicznej książki zapisów o wodach balastowych, zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi korzystania z elektronicznych książek zapisów w ramach Konwencji BWM (rez. MEPC.372(80), z ewentualnymi poprawkami). Ich celem jest wprowadzenie obowiązkowego zharmonizowanego podejścia do prowadzenia dokumentacji elektronicznej. Poprawki te obejmują: - definicję „elektronicznej książki zapisów” zgodnie z prawidłem A-1; - odniesienie do wymogów dotyczących ERB, która ma zostać zatwierdzona przez administrację, z uwzględnieniem niezbędnych wytycznych opracowanych przez IMO, zgodnie z prawidłem B-2.

			Poprawki mają zastosowanie do wszystkich statków przeznaczonych do przewozu wody balastowej, pływających na trasach międzynarodowych, między dwoma portami w różnych krajach.
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)	MEPC.399(83)	1 listopada 2025 r.	Wytyczne 2025 będą miały zastosowanie do okrętowych silników wysokoprężnych wyposażonych w systemy SCR w celu zapewnienia zgodności z prawidłem 13 Załącznika VI MARPOL. Administracje są proszone o zastosowanie Wytycznych 2025 do statków w różnych terminach związanych z datą położenia stępki statku i dostawą SCR na statek. Są one następujące: • do systemów SCR zainstalowanych na statkach, których stępki zostały położone lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 listopada 2025 r. lub po tej dacie; lub • do systemów SCR zainstalowanych na statkach, których stępki położono lub które znajdują się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 listopada 2025 r., z umowną datą dostawy systemów SCR na statek w dniu 1 maja 2026 r. lub po tej dacie lub, w przypadku braku umownej daty dostawy, faktyczną dostawą systemu SCR na statek w dniu 1 maja 2026 r. lub po tej dacie.