



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 | | | |
| <p style="text-align: center;">Poprawki do Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) - Poprawka 07-23</p> | <p>MSC.539(107)</p> | <p>1 stycznia 2025 r.</p> <p>Możliwe dobrowolnie stosowanie od 1 stycznia 2024 r.</p> | <p>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.</p> <p>Poprawki polegają m.in. na wprowadzeniu zmian do istniejących kart indywidualnych oraz dodaniu następujących nowych kart indywidualnych dla ładunków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DUNITE and DUNITE FINES • BROWN FUSED ALUMINA • CRUSHED GRANODIORITE • DIRECT REDUCED IRON (D) (by-product fines with moisture of at least 2%) • BARYTE, FLOTATION CHEMICAL GRADE • ELECTRIC ARC FURNACE DUST, PELLETIZED • POTASSIUM NITRATE, SODIUM NITRATE • SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE MIXTURE <p>Pozostałe poprawki do Kodeksu IMSBC polegały na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Każdy z nowych ładunków może zostać dodany do certyfikatu zgodności statku na przewóz stałych ładunków masowych, pod warunkiem, że wszystkie wymagania dotyczące przeglądu zostały zweryfikowane.</p> |

| | | | |
|---|----------------------------|----------------------------------|---|
| <p>Poprawki do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW) z 1978 r.</p> <p>- Poprawki do prawideł I/1 i I/2 – Elektroniczne świadectwa marynarzy</p> | <p>MSC.540(107)</p> | <p>1 stycznia 2025 r.</p> | <p>W ramach ciągłej cyfryzacji branży żeglugowej ważne jest przeniesienie certyfikacji z formatu papierowego na elektroniczny.</p> <p>Poprawka pozwala na wydawanie świadectw marynarzy w formie elektronicznej, pod warunkiem, że administracja ma dostęp do minimalnej ilości informacji zgodnie z Kodeksem STCW.</p> <p>Poprawki umożliwią marynarzom i kapitanom statków przechowywanie świadectw marynarzy na statku w formie elektronicznej.</p> <p><u>Powiązane instrumenty</u> MSC.1/Circ.1665 - Wytyczne dotyczące stosowania elektronicznych świadectw marynarzy</p> |
| <p>Wejście w życie daty obowiązywania poprawek do prawideł II-1/1 i II-1/8-1.3 Międzynarodowej 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</p> | <p>MSC.436(99)</p> | <p>1 stycznia 2025 r.</p> | <p>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.</p> <p>Rozdział II-1/1 Konwencji SOLAS jasno określa, które prawidła mają zastosowanie 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.</p> <p><u>Od pierwszego przeglądu odnowienia certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego po 1 stycznia 2025 roku</u> 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.</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p><u>Powiązane instrumenty</u> MSC.1/Circ.1589 - Wytyczne w sprawie informacji operacyjnych dla kapitanów na wypadek powodzi dla statków pasażerskich zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2014 r.</p> |
|--|--|--|---|

WYMAGANIA KOMITETU MEPC

| Nowe/poprawione instrumenty IMO | Rezolucja | Data obowiązywania wymagań | Tekst wymagania |
|--|----------------------------|----------------------------------|---|
| <p>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.</p> | <p>MEPC.381(80)</p> | <p>1 stycznia 2025 r.</p> | <p>Obszar Morza Czerwonego został uznany za Obszar Specjalny zgodnie z prawideł 1.11.4 Załącznika I do Konwencji MARPOL. Jednakże, aby status Obszaru Specjalnego stał się skuteczny, należy zapewnić odpowiednie urządzenia odbiorcze we wszystkich odpowiednich portach państw nadbrzeżnych Morza Czerwonego, które są stronami Załącznika I do Konwencji MARPOL.</p> <p>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 konieczne było przyjęcie wymagań specjalnych w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniem morza odpadami.</p> <p>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)), oraz obszar Zatoki Adeńskiej (oznaczający 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.</p> |

| | | | |
|---|----------------------------|----------------------------------|---|
| | | | <p>Wspomniane wcześniej przepisy zabraniają zrzutu oleju lub mieszanin zaolejonych ze statków o pojemności 400 GT i większej, chyba, że spełnione są wszystkie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - statek jest w drodze; - mieszanina zaolejona jest oczyszczana w separatorze/urządzeniu filtrującym spełniające wymagania prawidła 14.7 Załącznika I; - zawartość oleju w wodzie zrutowej 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. <p>W przypadku zbiornikowców wszelkie zrzuty do morza oleju lub mieszaniny zaolejonej z przestrzeni ładunkowej są zabronione podczas przebywania w obszarze specjalnym.</p> |
| <p>Wejście w życie daty obowiązywania wymagania prawidła 6 Załącznika V do Konwencji MARPOL w odniesieniu do Obszaru Specjalnego Morza Czerwonego.</p> | <p>MEPC.382(79)</p> | <p>1 stycznia 2025 r.</p> | <p>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.</p> <p>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 zanieczyszczeniu 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.</p> <p>Od dnia 1 stycznia 2025 roku każdy statek przepływający przez obszar Morza Czerwonego (tj. właściwe Morze Czerwone obejmujące Zatoki Sueską</p> |

| | | | |
|---|--------------|----------------|---|
| | | | <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odpady żywnościowe (tak daleko od lądu, jak to możliwe, ale nie mniej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu i po zmieleniu lub rozdrobieniu). - 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). |
| <p>Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL Poprawki do Międzynarodowej konwencji o postępowaniu z wodami balastowymi i osadami BWM - Poprawki do Dodatku II (Formularz Książki Zapisów Wód Balastowych)</p> | MEPC.369(80) | 1 luty 2025 r. | <p>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.</p> <p>Armatorzy statków będą musieli złożyć, wypełniać i utrzymywać nowo uzgodniony format BWRB od 1 lutego 2025 r.</p> <p>Na MEPC 82 zatwierdzono nowelizację okólnika zawierającego <i>Zalecenia dotyczące prowadzenia dokumentacji i raportowania w zakresie wód balastowych (BWM.2/Circ.80/Rev.1)</i>.</p> <p><u>Zastosowanie:</u> Wszystkie statki zaprojektowane do przewozu wód balastowych pływające między dwoma portami w podróżach międzynarodowych.</p> |
| <p>Wejście w życie nowego limitu siarki zgodnie z poprawkami do przepisu</p> | MEPC.361(79) | 1 maja 2025 r. | <p>1 maja 2024 roku weszła w życie poprawka do przepisu 14 do Załącznika VI Konwencji MARPOL w celu wyznaczenia Morza Śródziemnego jako całości obszarem kontroli emisji tlenków siarki i cząstek stałych (SECA).</p> |

| | | | |
|---|--------------------------|-----------------------------------|---|
| <p>14.7 do Załącznika VI do Konwencji MARPOL</p> | | | <p>Wyznaczenie tego obszaru jako SECA pociąga za sobą obowiązek stosowania przez wszystkie statki wpływające na Morze Śródziemne paliwa o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,10% masy, tj. paliwa pięciokrotnie mniej zanieczyszczającego niż międzynarodowa norma w obszarach innych niż SECA. Nowe wymagania mają na celu znacznie poprawić jakość powietrza w regionie i ochroni zdrowie milionów mieszkańców Morza Śródziemnego oraz ich wrażliwe środowisko.</p> <p><u>Nowy limit zawartości siarki zacznie obowiązywać od 1 maja 2025 roku.</u></p> |
| <p>Wejście w życie Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków, 2009</p> | <p>SR/CONF/45</p> | <p>26 czerwiec 2025 r.</p> | <p>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, żeby 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, umożliwić eksploatację stoczni złomowych w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska oraz ustanowić odpowiedni mechanizm egzekwowania przepisów dotyczących recyklingu statków, obejmującego wymogi certyfikacji i raportowania.</p> <p><u>Właściciele statków</u> 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.</p> <p><u>Kluczowe daty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nowe statki* będą musiały posiadać zatwierdzony i certyfikowany IHM na pokładzie w momencie ich dostawy* <p>„Nowy statek” oznacza statek: - dla którego umowa na budowę została zawarta w dniu <u>26 czerwca 2025 r. lub później</u>; lub</p> |

- 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. do 26 czerwca 2025 r. zakłady recyklingu statków w kraju, który przyjął Konwencję z Hongkongu, będą musiały posiadać ważny DASR.

Producenci i stocznie 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.

Zastosowanie: dotyczy wszystkich statków powyżej 500GT w rejsach międzynarodowych, w tym:

- statków podwodnych;
- jednostek pływających;
- platform pływających;
- platform samopodnoszących się;
- pływających jednostek magazynowych (FSU);
- pływających jednostek produkcyjnych, magazynowych i przeładunkowych (FPSO); oraz
- statków pozbawionych wyposażenia lub holowanych.

Wyjątki: okręty wojenne, pomocnicze jednostki marynarki wojennej, statki używane do rządowych usług niekomercyjnych.

| | | | |
|--|---|---------------------------|--|
| Zmiany w Rozdziale 4 Załącznika VI do Konwencji MARPOL: Prawidło 24 - Faza 3 Wdrażania Wskaźnika Projektowego Efektywności Energetycznej (EEDI) | MEPC.324(75) Skonsolidowane przepisy Zał. VI MARPOL w rez. MEPC.328(76) | 8 września 2024 r. | 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, MARPOL Annex VI) zostało podzielone na dwa etapy lub „transze”: - wymagania transzy/etapu 1 <u>weszły w życie 1 kwietnia 2022 r.</u> (dla gazowców o nośności 15 000 DWT i powyżej, kontenerowców, drobnicowców, zbiornikowców LNG, wycieczkowców pasażerskich o napędzie niekonwencjonalnym) - wymagania transzy/etapu 2 <u>wchodzą w życie 1 stycznia 2025 r.</u> , 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, paragraf 2.

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