



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 8/2021

Postanowienia IMO wchodzące w życie w 2022 roku

1 stycznia 2022 r.

Nowe wymagania IMO	Rezolucja/ wejście w życie	Data obowiązywania wymagań	Rezolucja
Procedury kontroli przeprowadzanej przez Państwo Portu	Rezolucja 32. Zgromadzenia Ogólnego IMO w sprawie Procedur kontroli przeprowadzanych przez Państwo Portu, 2021 r. 2022/01/01	1 stycznia 2022 r.	Procedures for Port State Control, 2021 (w załączeniu: MSC 104/18/Add.1, annex 30)

- Procedury kontroli przeprowadzanej przez Państwo Portu, które obejmują Kodeks Dobrych Praktyk dla inspektorów Państwa Portu (PSC), mają na celu dostarczenie podstawowych wskazówek dotyczących przeprowadzania inspekcji PSC oraz rozpoznawania braków na statku lub w jego wyposażeniu oraz załodze.
- Nowy projekt rezolucji aktualizuje procedury w celu uwzględnienia zmian w instrumentach IMO, które weszły w życie lub weszły w życie od czasu przyjęcia poprzedniej rezolucji A.1138(31).
- Poprawki obejmują zmiany w Dodatku 7, które mają pomóc oficerom kontroli przeprowadzanej przez Państwo Portu (PSCO) w wykorzystaniu ich profesjonalnego osądu dla oceny czy wystarczająca jest biegłość eksploatacyjna załogi, tak by umożliwić bezpieczną żeglugę statku.
- Nowa rezolucja będzie miała zastosowanie od dnia 1 stycznia 2022 r. i uchyli dotychczasowe rezolucje w tym zakresie: A.1138(31) i MEPC.321(74).

Nowe wymagania IMO	Rezolucja/ wejście w życie	Data obowiązywania wymagań	Rezolucja
Wytyczne dotyczące przeglądów w ramach Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (HSSC), 2021 r.	Rezolucja 32. Zgromadzenia Ogólnego IMO w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów w ramach Zharmonizowanego Systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), 2021 2022/01/01	1 stycznia 2022 r.	Survey Guidelines under the Harmonized System of SURVEY and Certification (HSSC), 2021 (w załączeniu: MSC 104/18/Add.1, annex 31)

Wytyczne dotyczące przeglądów w ramach Zharmonizowanego Systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) zostały pierwotnie przyjęte rezolucją Zgromadzenia Ogólnego IMO A.746(18) w 1993 roku. Od tego czasu wytyczne są stale poddawane przeglądowi i aktualizowane w celu dostosowania ich do nowych wymogów.

Obecne wytyczne obejmują nowe wymogi:

- Gotowość eksploatacyjną, konserwacje i inspekcje łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do spuszczenia na wodę i sprzętu zwalniającego; środki ewakuacji (wymagania dotyczące analizy ewakuacji statków pasażerskich); lądowiska śmigłowców (rez.MSC.404(96)).
- Harmonizację okresów przeglądów statków towarowych niepodlegających Kodeksowi ESP (rez.MSC.409(97)).
- Stateczność w stanie nieuszkodzonym (rez.MSC.421(98)).
- Systemy detekcji zalania dla statków pasażerskich przewożących 36 lub więcej osób, zbudowanych dnia 1 lipca 2010 r. lub po tej dacie (MSC.421(98)).
- Wymogi dotyczące pojazdowców przewożących pojazdy silnikowe ze sprężonym wodorem lub gaz ziemny we własnych zbiornikach jako ładunek służący do własnego napędu (MSC.421(98)).

Chociaż wytyczne te nie są obowiązkowe na mocy IMO, wytyczne są obowiązkowe dla wszystkich organizacji uznanych przez Unię Europejską na mocy rozporządzenia WE 391/2009.

Nowa rezolucja będzie miała zastosowanie od dnia 1 stycznia 2022 r. i uchyli dotychczasową rezolucję A.1140(31).

1 kwietnia 2022 r.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Procedury poboru próbek i weryfikacji zawartości siarki w paliwie olejowym	MARPOL Załącznik VI MEPC.324(75)	Statki nowe tzn. zbudowane lub zakontraktowane do budowy 1 kwietnia 2022 i po tej dacie	Wszystkie statki		1 kwietnia 2022 r.	MARPOL
	(rez. w zał.) 2022/04/01	Statki istniejące tzn. zbudowane lub zakontraktowane do budowy przed 1 kwietnia 2022			Pierwszy przegląd odnowieniowy statku dla wydania Świadectwa IAPP od dnia 1 kwietnia 2023 i po tej dacie	

Rezolucja MEPC.324(75) wprowadza następujące poprawki:

- Poprawki do Prawidła 2 „Definicje”, w celu włączenia nowych definicji:
 - „Zawartości siarki w paliwie olejowym” – oznaczającej stężenie siarki w dowolnym paliwie olejowym, mierzone w % m/m, testowane zgodnie z normą zaakceptowaną przez IMO,
 - „Paliwa o niskiej temperaturze zapłonu” – oznaczającej paliwo gazowe lub płynne o temperaturze zapłonu niższej niż dozwolona na mocy prawidła II-2/4, pkt 2.1.1, konwencji SOLAS,
 - „Próbki paliwa olejowego na zgodność z Konwencją MARPOL (*MARPOL delivered sample*)” – oznaczającej próbkę paliwa olejowego dostarczonego na statek zgodnie z prawidłem 18.8.1 Załącznika VI do Konwencji MARPOL,
 - „Próbki paliwa używanego na statku (*In-use sample*)” – oznaczającej próbkę paliwa olejowego używanego na statku oraz
 - „Próbki paliwa na pokładzie statku” (*On board sample*)” – oznaczającej próbkę paliwa olejowego przeznaczonego do wykorzystania lub przewożonego w celu wykorzystania na statku.
- Pobór próbek i testy paliwa olejowego – zmiany w prawidło 14 „Tlenki siarki (SO_x) i cząstki stałe”, wprowadzające wymaganie zamontowania lub wyznaczenia jednego lub większej liczby punktów poboru próbek paliwa olejowego używanego lub przewożonego na statku w celu uzyskania reprezentatywnych próbek paliwa dla sprawdzenia czy paliwo olejowe jest zgodne z wymaganiami prawidła 14 Zał.VI.
- Zmiany w Załączniku I do Międzynarodowego Świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniom powietrza (IAPP) – wynikające z potrzeby aktualizacji świadectwa IAPP i dodania odniesienia w nim do punktów poboru próbek, a także odnotowania wyjątków od przepisów dotyczących paliw o niskiej temperaturze zapłonu.
- Zmiany w Dodatku VI do Załącznika VI dotyczącym procedury weryfikacji próbek paliwa olejowego zgodnych na zgodność z wymaganiami Załącznika VI do Konwencji MARPOL, tak by objąć weryfikację reprezentatywnych próbek paliwa olejowego używanego i magazynowanego na statku do celów spalania.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Wzmocnienie wymogów 3 Fazy redukcji dla EEDI	MARPOL Załącznik VI MEPC.324(75) (rez. w zał.) 2022/04/01	Statki nowe	Kontenerowce, gazowce, drobnicowce, gazowce LNG i wycieczkowe statki pasażerskie	400 GT i powyżej	1 kwietnia 2022 i po tej dacie	MARPOL

Rezolucja MEPC.324(75) wprowadza również poprawki w rozdziale 4 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, które:

- nakładają w ramach nowego przepisu 23.3, spoczywający na Administracji bandery statku lub uznanej przez nią organizacji, obowiązek raportowania do IMO za pomocą komunikacji elektronicznej:
 - wartości wymaganego i uzyskanego EEDI oraz innych wymaganych danych dla każdego statku, który podlega wymaganiom EEDI zgodnie z przepisem 24, zgodnie z Wytycznymi z 2018 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.308(73), zmieniona rezolucjami MEPC.322(74) i MEPC.332(76)),
 - raporty powinny zostać przekazane do IMO w okresie:
 - o siedmiu miesięcy od zakończenia przeglądu dla wydania Międzynarodowego świadectwa Efektywności energetycznej statku lub
 - o siedmiu miesięcy od dnia 1 kwietnia 2022 r. dla statku oddanego do użytku przed dniem 1 kwietnia 2022 r.
- wpłyną na znaczne wzmocnienie wymogów „Fazy 3” i redukcji wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) poprzez:
 - przyspieszenie daty wejścia w życie wymogów „Fazy 3” z 2025 na 2022 r. dla kilku typów statków, w tym gazowców, drobnicowców i zbiornikowców LNG, w wyniku czego efektywność energetyczna statków budowanych od tej daty, musi być znacznie większa niż określają wartości referencyjne.
 - zmianę linii referencyjnych dla dużych masowców o nośności powyżej 279 000 DWT.

1 czerwca 2022 r.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Zmiany w Kodeksie IMDG	Kodeks IMDG MSC.477(102) (rez. w zał.) 2022/06/01	Wszystkie statki przewożące ładunki IMDG			1 czerwca 2022 r. Administracje mogą stosować nowe wymagania na zasadzie dobrowolności już od 1 stycznia 2021 r.	SOLAS Kodeks IMDG

Rezolucja MSC.477(102) wprowadzi przyjęte przez MSC 102 poprawki do Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych (Kodeks IMDG) (poprawki 40-20) dotyczące:

- wymogów segregacji alkoholanów i segregacji w stosunku do płynnych substancji organicznych;
- klasyfikacji i transportu węgla po zdarzeniach związanych z samoczynnym zapłonem węgla drzewnego;
- klasyfikacji cystern przenośnych typu UN dla transportu multimodalnego oraz
- przepisów dotyczących etykiet.

<p>Poprawki do Znowelizowanych procedur reagowania w wypadku awarii dla statków przewożących towary niebezpieczne (Poradnik EmS)</p>	<p>MSC.1/ Circ.1588/ Rev.1 (okól. w zał.) 2022/06/01</p>	<p>Wszystkie statki przewożące ładunki IMDG</p>	<p>Przedmiotowe poprawki będą miały zastosowanie od 1 czerwca 2022 r. Administracje mogą stosować nowe wymagania na zasadzie dobrowolności już od 1 stycznia 2021 r.</p>	<p>Kodeks IMDG</p>
--	--	---	--	--------------------

Komitet MSC na 102 sesji zatwierdził poprawki do Poradnika EmS (MSC.1/Circ.1588), które są związane z poprawkami (40-20) do Międzynarodowego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG), przyjętymi rezolucją MSC.477(102). Komitet MSC zdecydował o przygotowaniu znowelizowanej skonsolidowanej wersji poradnika, rozpowszechnionej w niniejszym okólniku.

Poradnik EmS zawiera wskazówki na temat procedur, które należy stosować podczas wypadków z udziałem niebezpiecznych substancji, materiałów lub obiektów, jak również substancji szkodliwych (substancje zanieczyszczające środowisko morskie), o których mowa w Kodeksie IMDG.

Poradnik zawiera wskazówki dotyczące działań podejmowanych podczas pożarów i rozlewów (wycieków) związanych z ładunkami niebezpiecznymi, o których mowa w Kodeksie IMDG. Zgodnie z Kodeksem ISM, wszystkie statki oraz firmy odpowiedzialne za ich eksploatację, są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), który nakłada obowiązek posiadania procedur na wypadek potencjalnych awarii na pokładzie statku. Niniejszy podręcznik jest adresowany do właścicieli i armatorów statków, jak również innych podmiotów zaangażowanych w opracowanie procedur reagowania w wypadku awarii, które są częścią planu kryzysowego dla statku.

Okólnik zastępuje MSC.1/Circ.1588.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Pobór próbek i ich badanie podczas instalacji systemów obróbki wód balastowych Ballast Water Management Systems (BWMS)	Konwencja BWM MEPC.325(75) (rez. w zał.) 2022/06/01	Wszystkie statki podlegające wymaganiom Konwencji BWM, na których instaluje się systemy BWMS			1 czerwca 2022 r.	BWM

Rezolucja MEPC.325(75) wprowadzi przyjęte przez MEPC 75 zmiany w Konwencji BWM:

Poprawki do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi i osadami ze statków z 2004 r. (Konwencja BWM) dotyczące:

- zlecenia badań systemów postępowania z wodami balastowymi oraz
- nowy wzór Międzynarodowego Świadectwa postępowania z wodami balastowymi.

Poprawki do Poradnika IAMSAR	MSC.1/Circ.1640 (okól. w zał.) 2022/06/01	Niniejszy okólnik zawiera poprawki do Poradnika IAMSAR, które zostały sfinalizowane na 27 spotkaniu Wspólnej Grupy Roboczej ICAO/IMO ds. harmonizacji lotniczych i morskich procedur poszukiwania i ratownictwa, w październiku 2020 r.	Przedmiotowe poprawki będą miały zastosowanie od 1 czerwca 2022 r.	
------------------------------	---	---	--	--

1 listopad 2022 r.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Krótkoterminowe środki mające na celu zmniejszenie emisji GHG (Wskaźnik efektywności energetycznej statków istniejących EEXI)	MARPOL Załącznik VI MEPC.328(76) (rez. w zał.)	Statki nowe	Masowce, gazowce (LPG), zbiornikowce, kontenerowce, drobnicowce, chłodniowce, statki kombinowane, statki towarowe ro-ro, statki towarowe ro-ro (pojazdowce), statki pasażerskie ro-ro, zbiornikowce LNG i wycieczkowe statki pasażerskie o napędzie konwencjonalnym. Uwaga: Wymagania nie dotyczą statków, które posiadają napęd niekonwencjonalny, taki jak napęd elektryczny, turbinowy lub hybrydowy układ napędowy)	400GT i powyżej	1 stycznia 2023 r.	MARPOL
	2022/11/01	Statki istniejące			Pierwszy przegląd roczny, pośredni lub odnowieniowy dla wydania Świadectwa IAPP w dniu 1 stycznia 2023 r. lub po tej dacie	

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Krótkoterminowe środki mające na celu zmniejszenie emisji GHG (Wskaźnik intensywności emisji węgla CII)	MARPOL Załącznik VI MEPC.328(76)	Statki nowe	Masowce, gazowce (LPG), zbiornikowce, kontenerowce, drobnicowce, chłodniowce, statki kombinowane, statki towarowe ro-ro, statki towarowe ro-ro (pojazdowce), statki pasażerskie ro-ro, zbiornikowce LNG i wycieczkowe statki pasażerskie	5,000 GT i powyżej	1 stycznia 2023 r.	MARPOL
	(rez. w zał.)	Statki istniejące				
	2022/11/01					

Rezolucja MEPC.328(76) wprowadzi przyjęte przez MEPC 76:

- Wejście w życie znowelizowanego Załącznika VI do Konwencji MARPOL – w tym wprowadzenie mechanizmów ograniczania emisji GHG: wymagania dla statków w zakresie obliczania wskaźnika efektywności energetycznej statków istniejących (EEXI) w celu poprawy ich efektywności energetycznej, wymagania dla statków w zakresie obliczenia ich rocznego eksploatacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) oraz klasyfikowanie statku pod kątem osiąganego CII od najmniejszej intensywności emisji A, poprzez B, C i D, do największej intensywności emisji CO₂ określonej w skali jako E – wymagającej działań korygujących i realizacji planu działań korygujących.
- Od dnia 1 stycznia 2023 r. plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP) powinien zawierać metodologię obliczania osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika intensywności węgla CII dla statku oraz wymaganego rocznego operacyjnego CII.
- Eksploatacyjny wskaźnik CII – Po zakończeniu roku kalendarzowego 2023 i po zakończeniu każdego kolejnego roku kalendarzowego, każdy statek o pojemności brutto 5000 i powyżej, określonego typu, powinien posiadać obliczony za okres 12 miesięcy, tj. od 1 stycznia do 31 grudnia dla poprzedzającego roku kalendarzowego, osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII.

- Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII jest dokumentowany i weryfikowany w odniesieniu do wartości wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII w celu określenia eksploatacyjnej oceny intensywności emisji dwutlenku węgla A, B, C, D lub E, ze wskazaniem najwyższego, mniejszego, umiarkowanego, niskiego lub najniższego poziomu efektywności redukcji emisji węgla, albo przez Administrację, albo organizację przez nią upoważnioną. Statek z oceną D przez 3 kolejne lata lub z oceną E będzie musiał posiadać plan działań naprawczych w celu osiągnięcia wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII.
- Należy zwrócić uwagę, że w związku z licznymi zmianami w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, w jego znowelizowanej treści opublikowanej w rezolucji MEPC.328(76), nastąpiły zmiany w numeracji prawideł w porównaniu z jego poprzednią wersją. Dlatego 13 grudnia br. został przez IMO opublikowany okólnik MEPC.1/Circ.897, który zawiera **Tabele porównawcze zmian do Załącznika VI do Konwencji MARPOL** (zmieniony Załącznik VI do konwencji MARPOL z 2021 r.) / CROSS-REFERENCE TABLES FOR AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI (2021 REVISED MARPOL ANNEX VI) – okólnik w załączeniu.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Zwolnienie bezzałogowych barek bez napędu z niektórych wymogów dotyczących przeglądów i certyfikacji	MARPOL Załącznik I i IV MEPC.330(76) (rez. w zał.) 2022/11/01	Bezzałogowe barki bez napędu UNSP			1 listopad 2022 r.	MARPOL

Wejście w życie poprawek do Załączników I i IV do Konwencji MARPOL dotyczących wyłączenia barek UNSP z wymagań dotyczących przeglądów i certyfikacji:

- Precyzuje, że Administracja może zwolnić barkę UNSP z corocznych przeglądów i wymagań certyfikacyjnych na okres nieprzekraczający 5 lat pod warunkiem, że barka UNSP została poddana przeglądowi w celu potwierdzenia spełnienia określonych warunków.
- Wprowadza formularz Międzynarodowego świadectwa wyłączenia z zapobiegania zanieczyszczeniu olejami dla bezzałogowych barek bez własnego napędu.

Nowe wymagania IMO	Wymaganie konwencji/ rezolucja/ wejście w życie	Statki nowe/ istniejące	Rodzaj statku	Wielkość statku	Data obowiązywania wymagań	Konwencja
Zakaz używania i przewozu jako paliwa ciężkiego paliwa olejowego przez statki na wodach arktycznych	MARPOL Załącznik I MEPC.329(76) (rez. w zał.) 2022/11/01	Statki nowe Statki istniejące	Wszystkie statki		1 lipca 2024 r. (1 lipca 2029 r. dla statków, do których ma zastosowanie prawidło 12A Załącznika I MARPOL lub prawidła 1.2.1 rozdziału 1 części II-A Kodeksu polarnego)	MARPOL

Wejście w życie poprawek do Załącznika I do Konwencji MARPOL i dodanie nowego prawidła 43A ma na celu:

- Wprowadzenie zakazu stosowania i przewozu w charakterze paliwa ciężkiego paliwa olejowego (HFO) przez statki na wodach arktycznych w dniu 1 lipca 2024 r. i po tej dacie.

Zakaz obejmuje używanie i przewóz do stosowania jako paliwo olejów o gęstości w temperaturze 15°C wyższej niż 900 kg/m³ lub lepkości kinematycznej w temperaturze 50°C wyższej niż 180 mm²/s.

Z wymagań zwolnione byłyby statki zaangażowane w zapewnianie bezpieczeństwa statków lub w akcje poszukiwawczo-ratownicze oraz statki zajmujące się przygotowaniem i reagowaniem na wycieki ropy naftowej.

Statki, które spełniają określone normy konstrukcyjne w zakresie ochrony zbiorników paliwa, musiałyby je spełnić w dniu 1 lipca 2029 r. i po tej dacie.

Strona konwencji MARPOL, której linia brzegowa graniczy z wodami arktycznymi, może tymczasowo odstąpić od wymogów dotyczących statków pływających pod jej banderą podczas wykonywania rejsów na wodach podlegających zwierzchnictwu lub jurysdykcji tej Strony do dnia 1 lipca 2029 r.