

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU
MORZA PRZEZ STATKI, 1973 WRAZ Z PROTOKOŁAMI 1978 I 1997**

Zmiany do Konwencji MARPOL 1973/78/97 opracowane w oparciu o rezolucje IMO, uchwalone w roku 2013 i 2014:

MEPC.235(65) oraz MEPC.238(65) – wejście w życie 1.01.2015 r.

MEPC.251(66) – wejście w życie 1.09.2015 r.

Wprowadza się następujące zmiany do Konwencji MARPOL 1973/78/97 (wydanie PRS 2014):

Rezolucja MEPC.235(65) z dnia 17 maja 2013 r.

Załącznik

**POPRAWKI DO FORMULARZA A ORAZ FORMULARZA B –
ZAŁĄCZNIKÓW DO ŚWIADECTWA IOPP W ZAŁĄCZNIKU I
KONWENCJI MARPOL**

1 Poprawki do Załącznika do Świadectwa IOPP (Formularz A)

Tekst istniejącego punktu 3.2.1 zastępuje się następującym:

„3.2.1 Spalarka pozostałości olejowych (szlamu)

2 Poprawki do Załącznika do Świadectwa IOPP (Formularz B)

Tekst istniejącego punktu 3.2.1 zastępuje się następującym:

„3.2.1 Spalarka pozostałości olejowych (szlamu)

Rezolucja MEPC.238(65) z dnia 17 maja 2013 r.

Załącznik

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKÓW I ORAZ II KONWENCJI MARPOL

Poprawki do Załącznika I Konwencji MARPOL

Prawidło 6

Istniejący tekst ostatniego zdania punktu 3.1 otrzymuje brzmienie:

„Takie organizacje, łącznie z towarzystwami klasyfikacyjnymi, powinny zostać upoważnione przez Administrację zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji i *Kodeksu organizacji uznanych (Kodeks RO)*, składającego się z Części 1 i Części 2 (których postanowienia powinny być traktowane jako obowiązkowe) oraz części 3 (której postanowienia powinny być traktowane jako zalecane) uchwalonego rezolucją MEPC.238(65) wraz z poprawkami, jakie mogą być wprowadzane przez Organizację pod warunkiem, że:

1. poprawki do części 1 i części 2 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji odnoszącego się do procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do niniejszego Załącznika;
2. poprawki do części 3 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zgodnie z jego procedurą; oraz

- wszystkie poprawki, o których mowa w punce 1 i 2 przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego będą identyczne oraz wejdą w życie lub zaczną obowiązywać odpowiednio w tym samym czasie.”

Poprawki do Załącznika II Konwencji MARPOL

Prawidło 8

Istniejący tekst punktu 2.2 otrzymuje brzmienie:

- „2.2 Takie organizacje, łącznie z towarzystwami klasyfikacyjnymi, powinny zostać upoważnione przez Administrację zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji i *Kodeksu Organizacji Uznanych (Kodeks RO)*, składającego się z części 1 i części 2 (których postanowienia powinny być traktowane jako obowiązkowe) oraz części 3 (której postanowienia powinny być traktowane jako zalecane) uchwalonego rezolucją MEPC.238(65) wraz z poprawkami jakie mogą być wprowadzane przez Organizację pod warunkiem, że:
- poprawki do części 1 i części 2 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji odnoszącego się do procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do niniejszego Załącznika;
 - poprawki do części 3 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zgodnie z jego procedurą;
 - wszystkie poprawki, o których mowa w punce 1 i 2 przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego będą identyczne oraz wejdą w życie lub zaczną obowiązywać odpowiednio w tym samym czasie.”

Rezolucja MEPC.251(66) z dnia 4 kwietnia 2014 r.

Załącznik

POPRAWKI DO KONWENCJI MARPOL, ZAŁĄCZNIK VI ORAZ KODEKSU TECHNICZNEGO NO_x 2008*

Poprawki do Załącznika VI

ROZDZIAŁ 1

Postanowienia ogólne

Prawidło 2

Definicje

1 Punkt 26 otrzymuje brzmienie:

„26 Gazowiec – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek towarowy inny niż zbiornowiec LNG zdefiniowany w punkcie 38 niniejszego prawidła, zbudowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem jakiegokolwiek skroplonego gazu.”

2 Po istniejącym punkcie 37 dodaje się nowe punkty 38 do 43 o następującym brzmieniu:

„38 Zbiornowiec LNG – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek towarowy zbudowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem skroplonego gazu ziemnego (LNG).

* Poprawki do Kodeksu technicznego NO_x nie zostały uwzględnione w tym tłumaczeniu. (przyp. tłum.)

- 39 *Statek pasażerski wycieczkowy* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek pasażerski nie posiadający pokładu ładunkowego, zaprojektowany wyłącznie w celu komercyjnego przewozu pasażerów w podróżach morskich z całodobowym zakwaterowaniem.
- 40 *Napęd konwencjonalny* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza typ napędu, w którym źródłem napędu jest główny tłokowy silnik spalinowy połączony z wałem napędowym bezpośrednio lub poprzez przekładnię.
- 41 *Napęd niekonwencjonalny* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza typ napędu inny niż napęd konwencjonalny, włączając napęd spalinowo-elektryczny, turbinowy lub hybrydowe układy napędowe
- 42 *Statek towarowy mający zdolność łamania lodu* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek towarowy, który został zaprojektowany do samodzielnego łamania płaskiego lodu przy prędkości co najmniej 2 węzłów, gdy grubość płaskiej pokrywy lodowej wynosi 1 metr lub więcej, a jej wytrzymałość na zgięcie co najmniej 500 kPa.
- 43 *Statek przekazany w dniu lub po 1 września 2019 r.* oznacza statek:
- .1 którego kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 września 2015 r. lub po tej dacie; lub
 - .2 w razie braku kontraktu na budowę – którego stępka została położona lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 marca 2016 r. lub po tej dacie; lub
 - .3 którego przekazanie nastąpiło w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie.”

ROZDZIAŁ 2

Przegląd, certyfikacja i środki kontroli

Prawidło 5

Przeglądy

- 3 *W pierwszym zdaniu punktu 4.2 słowo „statek” zastępuje się słowem „statek nowy”.*

ROZDZIAŁ 3

Wymagania dotyczące kontroli emisji ze statków

Prawidło 13

Tlenki azotu (NO_x)

- 4 *Punkt 2.2 otrzymuje brzmienie:*

„2.2 W przypadku znacznej przebudowy związanej z wymianą okrętowego silnika wysokoprężnego na inny, nieidentyczny okrętowy silnik wysokoprężny lub z instalacją dodatkowego okrętowego silnika wysokoprężnego, powinny mieć zastosowanie wymagania tego prawidła, obowiązujące w momencie wymiany lub instalacji dodatkowego silnika. Jedynie w przypadku wymiany silników, jeżeli silnik zamienny nie może spełnić wymagań określonych w podpunkcie 5.1.1 niniejszego prawidła (stosowne wymagania III poziomu emisji), to taki silnik zamienny powinien spełniać wymagania określone w punkcie 4 niniejszego prawidła (II poziom emisji) biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację¹.

¹ Patrz: Wytyczne 2013 wymagane prawidłem 13.2.2 Załącznika VI MARPOL dotyczące nieidentycznych silników zamiennych, które nie muszą spełniać III poziomu emisji, przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.230(65).

5 Punkty 5.1 oraz 5.2 otrzymują brzmienie:

„III poziom emisji

5.1 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, w obszarze kontroli emisji wyznaczonym dla III poziomu emisji NO_x zgodnie z punktem 6 niniejszego prawidła, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku:

- .1 jest zabroniona, z wyjątkiem gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_x) zawiera się w niżej podanych granicach, gdzie n = nominalna prędkość silnika (obroty wału korbowego na minutę):
 - .1 3,4 g/kWh, gdy n jest mniejsze niż 130 obr/min;
 - .2 $9,0 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy n wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr/min; oraz
 - .3 2,0 g/kWh, gdy n wynosi 2000 obr/min lub więcej:

gdy:

- .2 taki statek został zbudowany w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie i uprawia żeglugę w Północnoamerykańskim Obszarze Kontroli Emisji lub w Obszarze Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych;

gdy:

- .3 taki statek uprawia żeglugę w obszarze kontroli emisji wyznaczonym dla III poziomu emisji NO_x zgodnie z punktem 6 niniejszego prawidła innym niż obszar kontroli emisji opisany w podpunkcie 5.1.2 niniejszego prawidła oraz został zbudowany w dniu ustanowienia takiego obszaru kontroli emisji lub po tej dacie lub w okresie późniejszym, który może być określony przez poprawki wyznaczające obszar kontroli emisji III poziomu, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

5.2 Wymagania określone w podpunkcie 5.1.1 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do:

- .1 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku o długości (L), określonej w prawidło 1.19 Załącznika I do niniejszej Konwencji, mniejszej niż 24 metry, jeżeli został on specjalnie zaprojektowany i jest wykorzystywany wyłącznie dla celów rekreacyjnych; lub
- .2 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku, o łącznej zapisanej na tabliczce znamionowej mocy napędu silnika wysokoprężnego mniejszej niż 750 kW, jeżeli zostanie wykazane, ku zadowoleniu Administracji, że statek nie może spełnić wymagań określonych w ustępie 5.1.1 niniejszego prawidła ze względu na ograniczenia projektowe lub konstrukcyjne statku; lub
- .3 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym przed dniem 1 stycznia 2021 r. o pojemności brutto mniejszej niż 500, długości (L), określonej w prawidło 1.19 Załącznika I do niniejszej Konwencji, 24 metry lub większej, jeżeli został on specjalnie zaprojektowany i jest wykorzystywany wyłącznie dla celów rekreacyjnych.”

6 Skreśla się punkt 10.

ROZDZIAŁ 4

Wymagania w zakresie wydajności energetycznej statków

Prawidło 19

Zastosowanie

7 Dodaje się nowy podpunkt 2.2 o następującym brzmieniu:

„2 statków bez napędu mechanicznego i platform, łącznie z FPSO, FSU i platformami wiertniczymi, niezależnie od ich napędu.”

8 Punkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prawidła 20 i 21 niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do statków posiadających niekonwencjonalny napęd, z tym, że prawidła 20 i 21 mają zastosowanie do statków pasażerskich wycieczkowych posiadających niekonwencjonalny napęd oraz do zbiornikowców LNG z napędem konwencjonalnym i niekonwencjonalnym, przekazanych w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w prawidło 2, punkt 43. Prawidła 20 i 21 nie mają zastosowania do statków mających zdolność łamania lodu.”

Prawidło 20

Osiągnięty Projektowy Wskaźnik Wydajności Energetycznej (Osiągnięty EEDI)

9 Punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1 Wartość osiągniętego EEDI należy obliczać dla:

- .1 każdego statku nowego;
- .2 każdego statku nowego, który został poddany znacznej przebudowie; oraz
- .3 każdego statku nowego lub istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje dany statek jako statek nowo budowany, który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach 2.25 do 2.35, 2.38 i 2.39 niniejszego Załącznika. Osiągnięty EEDI powinien być indywidualnie określany dla każdego statku i wskazywać szacunkowe osiągnięcia statku pod względem efektywności energetycznej, a jej uzupełnieniem powinna być kartoteka techniczna EEDI zawierająca informacje niezbędne do obliczenia osiągniętego EEDI oraz przedstawiająca tok obliczeń. Osiągnięty EEDI powinien zostać zweryfikowany w oparciu o kartotekę techniczną EEDI albo przez Administrację albo przez należycie przez nią upoważnioną organizację².”

Prawidło 21

Wymagany Projektowy Wskaźnik Wydajności Energetycznej (Wymagany EEDI)

10 Punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1 Dla każdego:

- .1 statku nowego;
- .2 statku nowego, który został poddany znacznej przebudowie; oraz
- .3 statku nowego lub istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje dany statek jako statek nowo budowany, który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach od 2.25 do 2.31, 2.33 do 2.35, 2.38 i 2.39 i do którego stosuje się niniejszy rozdział, wartość osiągniętego EEDI powinna być określana w następujący sposób:

$$\text{Osiągnięty EEDI} \leq \text{Wymagany EEDI} = (1 - X/100) \times \text{wartość linii odniesienia}$$

gdzie X oznacza współczynnik redukcji, określony w Tabeli 1 dla wymaganego EEDI względem linii odniesienia EEDI.”

² Patrz *Kodeks organizacji uznanych (Kodeks RO)* przyjęty przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.237(65), jak może zostać zmieniony.

- 11 ***Dodaje się nowe wiersze do tabeli 1 w punkcie 2 dla statków towarowych ro-ro (do przewozu pojazdów), statków do przewozu LNG; statków pasażerskich wycieczkowych z napędem niekonwencjonalnym, statków towarowych ro-ro i statków pasażerskich ro-ro oraz dodaje się odnośniki „**” oraz „***” oraz ich objaśnienia, jak następuje:***

Typ statku	Wielkość statku	Etap 0 01.01.2013– 31.12.2014	Etap 1 01.01. 2015– 31.12.2019	Etap 2 01.01.2020– 31.12.2024	Etap 3 01.01.2025 i po tej dacie
Zbiornikowiec LNG***	10 000 DWT i więcej	nie dotyczy	10**	20	30
Statek towarowy ro-ro (do przewozu pojazdów)***	10 000 DWT i więcej	nie dotyczy	5**	15	30
Statek towarowy ro-ro***	2 000 DWT i więcej	nie dotyczy	5**	20	30
	1 000 ÷ 2 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Statek pasażerski ro-ro***	1 000 DWT i więcej	nie dotyczy	5**	20	30
	250 ÷ 1000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Statek pasażerski wycieczkowy*** z napędem niekonwencjonalnym	85 000 GT i więcej	nie dotyczy	5**	20	30
	25 000 ÷ 85 000 GT	nie dotyczy	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*

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

** Etap 1 rozpoczyna się dla tych statków dnia 1 września 2015 r.

*** Współczynnik redukcyjny ma zastosowanie do takich statków przekazanych w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w prawie 2 punkt 43.

Zapis: „nie dotyczy” oznacza, że nie stosuje się wymaganego EEDI.”

- 12 ***Dodaje się nowe wiersze do tabeli 2 w punkcie 3 dla statków towarowych ro-ro (do przewozu pojazdów), statków do przewozu LNG; statków pasażerskich wycieczkowych z napędem niekonwencjonalnym, statków towarowych ro-ro i statków pasażerskich ro-ro, jak następuje:***

Typ statku określony w prawie 2	a	b	c
2.33 Statek towarowy ro-ro (do przewozu pojazdów)	$(DWT/GT)^{-0,7} \cdot 780,36$ jeżeli $DWT/GT < 0,3$ 1812,63 jeżeli $DWT/GT \geq 0,3$	DWT statku	0,471
2.34 Statek towarowy ro-ro	1405,15	DWT statku	0,498
2.35 Statek pasażerski ro-ro	752,16	DWT statku	0,381
2.38 Zbiornikowiec LNG	2253,7	DWT statku	0,474
2.39 Statek pasażerski wycieczkowy z napędem niekonwencjonalnym	170,84	GT statku	0,214

UZUPEŁNIENIE I

Wzór Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (IAPP) (Prawidło 8)

13 Przepis w stopce Załącznika do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (Świadectwo IAPP) otrzymuje brzmienie:

¹ Wypełnić tylko w odniesieniu do statków budowanych w dniu 1 stycznia 2016 r., lub po tej dacie, które zostały specjalnie zaprojektowane i będą wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych, do których, zgodnie z prawidłem 13.5.2.1 oraz 13.5.2.3 limit emisji NO_x, podany w prawidło 13.5.1.1, nie ma zastosowania.”
