



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 12/2025

Najważniejsze postanowienia 11 sesji Podkomitetu IMO ds. implementacji instrumentów IMO (III 11)

Na 11. sesji Podkomitetu ds. Implementacji instrumentów IMO (III), która odbyła się w dniach od 21 do 25 lipca 2025 r. omawiano szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Projekt poprawek do Procedur PSC

Projekt poprawek do Procedur PSC został sfinalizowany i ma zostać przyjęty podczas 34 sesji Zgromadzenia (w grudniu 2025 r.). Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2026 r.

Do Procedur dodano nowy Załącznik 20: *Wytyczne dla inspektorów PSC (PSCO) dotyczące aspektów bezpieczeństwa*. Załącznik zawiera podstawowe wskazówki dotyczące przeprowadzania kontroli i środków zapewniających zgodność z przepisami, zgodnie z postanowieniami prawidła XI-2/9 Konwencji SOLAS, w celu zapewnienia spójności podczas inspekcji przeprowadzanej przez PSC. Wytyczne te dotyczą głównie PSCO, którzy mogą być również upoważnionymi funkcjonariuszami (DAO - Duly Authorised Officers).

Projekt wytycznych określa, jakie są zadania i granice odpowiedzialności PSCO oraz DAO. Zawiera również przejrzyste instrukcje dla PSCO, jak rozpoznawać sytuacje mogące stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i kiedy należy przekazać sprawę do DAO. Jednocześnie dokument pozostawia pewną swobodę dla administracji, w których PSCO wykonuje również obowiązki DAO.

Zaktualizowano dotychczasowy Załącznik 20 (obecnie Załącznik 21) zawierający *Wykaz instrumentów istotnych dla PSC*. Uwzględniono zmiany wynikające z ostatnich sesji MEPC i MSC oraz okólnik MSC.1/Circ.1689 dotyczący środków do ewakuacji z dolnych części pomieszczeń maszynowych (prawidła II-2/13.4.1 i 13.4.2 Konwencji SOLAS). Podczas 110. sesji, Komitet MSC zachęcił organy PSC do przyjęcia „pragmatycznego podejścia” do tych wymagań do czasu ich wejścia w życie.

Podczas 11. sesji Podkomitetu III zwrócono uwagę na spory między państwami bandery i portu w zakresie interpretacji przepisów. Wskazano, że choć państwa bandery mają prawo do własnej interpretacji obowiązkowych instrumentów IMO, muszą one być oparte na solidnych uzasadnieniach technicznych, zgodne z wytycznymi IMO oraz właściwie udokumentowane, najlepiej już na etapie projektowania i budowy statku. Trwająca debata nad interpretacją przepisów dotyczących środków ewakuacyjnych nie została rozstrzygnięta z powodu braku spójnych wytycznych.

Podczas sesji poruszono dwa tematy związane z Konwencją STCW:

- Nieprawidłowe zatwierdzenia świadectw kwalifikacji (CoC) – państwa członkowskie wezwano do zapewnienia zgodności z prawidłem I/10 Konwencji STCW i okólnikiem MSC.1/Circ.1450 oraz promowania kontroli tych wpisów.
- Czas pracy i odpoczynku marynarzy – odnotowano przypadki rozbieżności między raportami PSC, a deklaracjami samych marynarzy. Sprawa została przekazana do Podkomitetu HTW 12 celem opracowania odpowiednich rozwiązań regulacyjnych.

Podkomitet omówił kwestię niespójnej identyfikacji i kodowania nieprawidłowości związanych z Kodeksem ISM w poszczególnych reżimach PSC. Zauważono, że problem nie wynika z samych procedur, ale z różnic w stosowaniu Załącznika 8 oraz z indywidualnych ocen inspektorów PSC. Zalecono przeglądy wewnętrzne i szkolenia w reżimach regionalnych.

Podkreślono również, że ustalanie minimalnej bezpiecznej obsady (*minimum safe manning*) należy wyłącznie do państw bandery, a nie inspektorów PSC. Zaproponowano opracowanie wytycznych dotyczących prawidła V/14 Konwencji SOLAS dla państw bandery, szczególnie w przypadkach, gdy obecne przepisy są niewystarczające.

Poprawki do Wytycznych dotyczących Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (Wytyczne HSSC)

Projekt poprawek do *Wytycznych dotyczących zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji* został sfinalizowany i ma zostać przyjęty podczas 34. sesji Zgromadzenia (grudzień 2025 r.). Oczekuje się, że poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2026 r.

III 11 wprowadził do wytycznych następujące zmiany:

- w wyniku analizy luk między wytycznymi dot. przeglądów a obowiązującymi wymaganiami, wprowadzono poprawki w celu uwzględnienia elementów przeglądów wymaganych przez obowiązujące konwencje i kodeksy;
- włączono elementy przeglądów dotyczących Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP);
- uwzględniono elementy przeglądów związane z weryfikacją certyfikatów i zapisów pochodzących z niezharmonizowanych konwencji oraz usunięto zapisy dotyczące certyfikatu systemów przeciwporostowych (*anti-fouling*).

Podkomitet wsparł opracowanie *Wytycznych dot. przeglądów statków podlegających Konwencji z Hongkongu*, które zaczną obowiązywać w dniu 26 czerwca 2025 roku. Z powodu braku czasu nie udało się ich jednak uwzględnić w tegorocznej edycji wytycznych HSSC. Do czasu formalnego ich włączenia, planowanego na grudzień 2027 roku, stosowane będą dotychczasowe Wytyczne z rezolucji MEPC.222(64) z 2012 roku. Ostateczne zatwierdzenie wytycznych ma nastąpić podczas sesji MEPC w kwietniu 2026 roku.

Podczas 11. sesji Podkomitetu III poruszono również temat nielegalnej rejestracji statków i fałszywych rejestrów. Choć nie przygotowano jeszcze konkretnych rozwiązań, zdecydowano o powołaniu grupy korespondencyjnej, która przeanalizuje obowiązujące okólniki dotyczące transferu statków między państwami oraz zaproponuje rozwiązania umożliwiające wymianę informacji w przypadku odmowy przyjęcia statku przez nową administrację bandery z powodu niespełnienia wymogów ustawowych.

Projekt zaleceń w sprawie oceny i stosowania zdalnych przeglądów konwencyjnych, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS

Podkomitet sfinalizował projekt zaleceń w sprawie oceny i stosowania zdalnych przeglądów konwencyjnych, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS i związany z nimi projekt okólnika MSC-MEPC. Oczekuje się, że zostaną one zatwierdzone na 84 sesji Komitetu MEPC w kwietniu 2026 r. oraz 111 sesji Komitetu MSC w maju 2026 r.

Zalecenia określają, że przeglądy zdalne mogą być stosowane w wyjątkowych sytuacjach i podlegają ściśle określonym zasadom. Część przeglądów może być przeprowadzana zdalnie, jednak nie mogą one dotyczyć tych samych elementów przez dwa kolejne lata. Wszystkie plany inspekcji muszą być zatwierdzone przez administrację państwa bandery. Dodatkowo, inspekcje zdalne nie są akceptowane dla certyfikatów bezpieczeństwa Konwencji SOLAS ani Międzynarodowego Świadectwa Wolnej Burty dla statków pasażerskich.

W normalnych okolicznościach przeglądy okresowe, roczne i pośrednie nie powinny być w całości zastępowane działaniami zdalnymi. Oznacza to, że w przypadku przeglądów, w których dopuszczalne są przeglądy zdalne, należy przyjąć model hybrydowy, w którym stosuje się połączenie przeglądów zdalnych i standardowych.

Zalecenia definiują cele techniczne, które mają zagwarantować, że przeglądy zdalne będą realizowane na poziomie odpowiadającym standardowym przeglądom. Nie wszystkie działania w ramach przeglądu kwalifikują się, zgodnie z przepisami odpowiednich rezolucji, do przeprowadzenia zdalnie. Zalecenia rozróżniają elementy, które można podzielić na dwie kategorie: kwalifikowalne i niekwalifikowalne.

Do elementów kwalifikowalnych zalicza się przegląd dokumentacji, wykonanie testów czujników bezpieczeństwa i systemów alarmowych oraz weryfikację dostarczenia sprzętu, pod warunkiem, że nie jest wymagana szczegółowa ocena jego stanu technicznego. Elementy niekwalifikowalne to elementy, które wymagają istotnej weryfikacji stanu danego sprzętu, np. sprawdzenie pompy pożarowej. Elementy niekwalifikowalne mogą zostać uznane za kwalifikowalne, jeżeli sprzęt, który ma zostać poddany zdalnemu przeglądowi, został fizycznie sprawdzony/serwisowany przez zatwierdzonego dostawcę usług serwisowych dla takiego sprzętu w okresie przeprowadzania badania rocznego, okresowego lub pośredniego.

Projekt Globalnej Bazy Danych PSC

Podkomitet poparł inicjatywę przekształcenia obecnego modułu PSC w systemie GISIS w tzw. Globalną Bazę Danych PSC (*PSC Overarching Database*). Celem tego projektu jest stworzenie scentralizowanej, zintegrowanej platformy umożliwiającej wymianę danych inspekcyjnych pomiędzy wszystkimi regionalnymi reżimami PSC. Ma to usprawnić przepływ informacji, umożliwić analizę w czasie rzeczywistym i zapewnić bardziej spójną globalną koordynację działań inspekcyjnych. Inicjatywa ta wpisuje się w szerszy cel harmonizacji działań PSC na całym świecie. Sekretariat IMO został zobowiązany do opracowania dokumentu projektowego, który określi szczegółowy plan działania, koszty wdrożenia, utrzymania i eksploatacji systemu, a następnie przedłoży go właściwym komitetom i Radzie IMO.

Nowa wersja kursu modelowego dla inspektorów PSC

Zatwierdzono nową wersję kursu modelowego 3.09, przeznaczonego dla inspektorów PSC. Zrewidowany kurs został opracowany zgodnie z najnowszymi wytycznymi dotyczącymi programów szkoleniowych IMO. Uwzględnia on aktualne regulacje międzynarodowe, standardy bezpieczeństwa, ochrony i ochrony środowiska, a także elementy praktyczne mające na celu wzmocnienie kompetencji inspektorów. Program szkoleniowy został także rozszerzony o przepisy Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), co ma zapewnić bardziej kompleksowe przygotowanie inspektorów do ich obowiązków.

Analiza modułu GISIS w zakresie portowych urządzeń odbiorczych

W odniesieniu do portowych urządzeń odbiorczych (PRF), Podkomitet przeanalizował zgłoszenia dotyczące ich domniemanej niewystarczalności, w szczególności w kontekście załącznika V Konwencji MARPOL, który reguluje gospodarowanie odpadami z pokładów statków. W 2024 roku odnotowano 29 takich zgłoszeń, w większości dotyczących odpadów żywnościowych. Analiza wykazała, że głównymi problemami były ograniczona dostępność urządzeń, niewystarczająca komunikacja między statkami a administracjami portowymi, a także niejasne procedury odbioru odpadów. W odpowiedzi na te problemy zapowiedziano przegląd modułu PRF w systemie GISIS w celu poprawy jakości danych oraz procesu analizy i raportowania.

Kontynuacja prac na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków

Podkomitet przeanalizował zadania powierzone mu w ramach zaktualizowanego *Planu działań na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków* przyjętego rezolucją MEPC.404(83). W szczególności skupiono się na dwóch zadaniach: przygotowaniu okólnika przypominającego państwom członkowskim o obowiązku egzekwowania przepisów Konwencji MARPOL za pomocą inspekcji PSC wobec statków rybackich oraz rozważeniu możliwości wzmocnienia egzekwowania wymogów załącznika V Konwencji MARPOL poprzez podejście oparte na analizie ryzyka. Podkomitet uznał, że oba te zadania zostały zrealizowane. Wnioski z wcześniejszych warsztatów PSC zawierały odpowiednie zalecenia odnośnie inspekcji statków rybackich. Ponadto inspekcje PSC już obecnie obejmują ocenę zgodności z wymogami

załącznika V Konwencji MARPOL, dotyczącymi m.in. ograniczania odpadów z tworzyw sztucznych. W związku z tym Podkomitet uznał, że dodatkowe działania na tym etapie nie są wymagane, a dalszy nadzór i egzekwowanie mogą być kontynuowane w ramach bieżących procedur inspekcyjnych i raportowania do systemu GISIS.

Analiza raportów z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa morskiego

Podkomitet dokonał przeglądu analizy 37 raportów z dochodzeń w sprawie wypadków morskich przesłanych przez administracje państw członkowskich w ciągu ostatnich pięciu lat, obejmujących takie zdarzenia jak kolizje, pożary, wybuchy, wypadki przy pracy czy wywrócenia statków.

Zdobyte doświadczenia zostały zatwierdzone w celu ich publikacji na stronie internetowej IMO, a analizy raportów będą również dostępne w module GISIS poświęconym dochodzeniom w sprawie wypadków morskich. Podkomitet zachęcił organizacje pozarządowe do dzielenia się wnioskami z marynarzami i innymi zainteresowanymi podmiotami oraz zwrócił się do sekretariatu o zbadanie możliwości szerszego rozpowszechniania tych informacji za pośrednictwem mediów społecznościowych i innych kanałów publicznych.