



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 4/2026

Najważniejsze postanowienia 12 sesji Podkomitetu ds. czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązków wachtowych (HTW 12)

12 sesja Podkomitetu ds. czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązków wachtowych (HTW) odbyła się w dniach 23-27 lutego 2026 r. w siedzibie IMO w Londynie. W niniejszym biuletynie przedstawiamy przegląd kluczowych zagadnień omawianych podczas obrad.

Kompleksowy przegląd Konwencji i Kodeksu STCW

Podkomitet rozpoczął fazę drugą kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW. Po zakończeniu fazy pierwszej, w której zidentyfikowano ponad 400 luk, państwa członkowskie przedłożyły ponad 160 dokumentów z propozycjami zmian.

Prace nad kompleksowym przeglądem mają zakończyć się w 2029 roku.

Przewiduje się, że zrewidowane Konwencja i Kodeks STCW zaczną obowiązywać około 2032 roku.

Podczas sesji powołano specjalną Grupę Roboczą ds. Kompleksowego Przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW pod przewodnictwem kapitan Berty Vargas (Panama), która zajęła się m.in. następującymi kwestiami:

Szkolenie na symulatorach

Rozważano możliwość zastąpienia części zatwierdzonej praktyki pływania, szkoleniem na symulatorach. Podkreślono, że praktyka morska jest fundamentalnym elementem rozwoju profesjonalnego osądu, zdolności przywódczych oraz szerokich kompetencji wymaganych od oficera wachtowego. Wskazano na konieczność posiadania wystarczających dowodów, które potwierdziłyby, że szkolenie na symulatorze jest faktycznie równoważne z rzeczywistym doświadczeniem na statku.

Mimo że odnotowano zalety symulatorów, takie jak możliwość przećwiczenia rzadkich scenariuszy awaryjnych i ułatwienie dostępu do szkolenia przy ograniczonej dostępności praktyk, powyższe obawy stanowiły kluczowy element dyskusji nad dopuszczalnością takiej zamiany. Podkomitet przypomniał jednocześnie, że Artykuł IX Konwencji STCW już teraz pozwala administracjom na przyjmowanie alternatywnych metod szkolenia, jednak proponowane zmiany mają stworzyć przejrzyste podstawy dla ich stosowania.

Modernizacja szkoleń dotyczących SAR

Podkreślono potrzebę aktualizacji kompetencji w zakresie poszukiwania i ratownictwa (SAR), aby uwzględnić nowe technologie i wyzwania, przy jednoczesnym zachowaniu wysokich standardów szkoleniowych. W toku dyskusji pojawiły się głosy sprzeciwu wobec jakiegokolwiek ograniczania wymogów szkoleniowych w zakresie SAR, zwłaszcza w odniesieniu do statków uprawiających żeglugę przybrzeżną. Podkomitet wyraźnie podkreślił, że szkolenia SAR w ramach Konwencji STCW powinny zostać zachowane, wzmocnione i unowocześnione. Grupa Robocza została poinstruowana, aby przygotować konkretne projekty poprawek, biorąc pod uwagę konieczność modernizacji przy jednoczesnym unikaniu nadmiernego rozbudowywania programów szkoleniowych.

Paliwa alternatywne i nowe technologie

Rewizja obejmie aktualizację wymogów w rozdziałach II (Dział pokładowy) i III (Dział maszynowy), ponieważ obecne przepisy zakładają, że głównym źródłem energii na statkach jest olej napędowy. Finalizacja ogólnych kompetencji (KUP) w tym zakresie planowana jest na rok 2028.

Podkomitet HTW 12 utrzymał model pracy, w którym szkolenia dla paliw alternatywnych rozwijane są dwutorowo:

- wytyczne tymczasowe - opracowywanie nieobowiązkowych wytycznych dla konkretnych paliw (np. amoniaku, alkoholi, wodoru), które pozwali na szybką reakcję na potrzeby rynku.
- poprawki do Konwencji STCW - docelowe włączenie wymogów kompetencyjnych do Konwencji STCW w ramach jej kompleksowego przeglądu.

Podjęto decyzję, że opracowywane obecnie przepisy dotyczące paliw alternatywnych zostaną ostatecznie włączone do procesu kompleksowego przeglądu STCW jako jeden pakiet.

Uzgodniony plan pracy przewiduje następujące kroki, w celu pełnego włączenia tematyki paliw alternatywnych do zrewidowanej Konwencji STCW:

1. Lata 2026–2027 (HTW 12 i HTW 13) - Kontynuacja prac nad wytycznymi tymczasowymi dla poszczególnych technologii (ogniwa paliwowe, LPG, wodór, baterie, napęd wiatrowy). Państwa członkowskie zostały zaproszone do przedłożenia propozycji dotyczących ogólnych kompetencji oraz wiedzy, zrozumienia i umiejętności (KUP) w tym zakresie.
2. Rok 2028 (HTW 14) - Finalizacja projektów ogólnych kompetencji i poprawek do rozdziałów II (Dział pokładowy), III (Dział maszynowy) oraz V (Specjalne wymagania szkoleniowe) Konwencji i Kodeksu STCW.
3. Rok 2029 (HTW 15) - włączenie sfinalizowanych kompetencji i poprawek do procesu kompleksowego przeglądu STCW.

Wytyczne dotyczące przemocy i molestowania

Rezolucja MSC.560(108) wprowadziła poprawki do tabeli A-VI/1-4 Kodeksu STCW, które weszły w życie 1 stycznia 2026 roku. Zmiany te dotyczą kompetencji w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności wspólnej (PSSR). Podkomitet rozpatrzył dokument przedłożony przez ICS, który wskazywał na niejasności dotyczące stosowania tych nowych wymogów wobec marynarzy posiadających obecnie ważne certyfikaty przeszkolenia podstawowego, wydane przed datą wejścia przepisów w życie. Aby zapewnić spójne wdrażanie przepisów oraz uniknąć niepewności podczas certyfikacji, inspekcji i egzekwowania prawa, Podkomitet polecił Grupie Roboczej ds. Kompleksowego Przeglądu Konwencji STCW, przygotowanie projektu okólnika STCW.7. Okólnik ten ma zawierać zharmonizowane wytyczne dotyczące stosowania rezolucji MSC.560(108). W odpowiedzi na nowe wymagania, Podkomitet dokonał przeglądu i oceny zaktualizowanego kursu modelowego 1.21 (Personal Safety and Social Responsibilities). Do podręcznika instruktora (Part D) dodano specjalne sekcje i teksty rozszerzające wytyczne w zakresie zapobiegania przemocy i molestowaniu oraz postępowania w przypadku wystąpienia tych zjawisk. Zrewidowany program szkolenia ma umożliwić marynarzom m.in. rozpoznawanie zachowań przemocowych i molestowania, zrozumienie ich konsekwencji dla ofiar i bezpieczeństwa statku oraz opanowanie procedur interwencji i raportowania incydentów.

Tonaż i moc napędowa

Omawiano propozycję zwiększenia limitów tonażu i mocy (np. dla statków żeglugi przybrzeżnej). Przypomniano, że już podczas poprzedniej sesji uznano, iż podjęcie świadomej decyzji w tej sprawie wymaga przeprowadzenia badania dotyczącego ewolucji żeglugi i typów statków. Uznano, że zmiana tych limitów wiązałaby się z koniecznością przeprowadzenia kompleksowej, opartej na ryzyku i skoncentrowanej na bezpieczeństwie analizy. Musiałaby ona zapewnić, że standardy kompetencji zostaną utrzymane i dostosowane do realiów operacyjnych. Odnotowano, że zmiana tych kryteriów mogłaby mieć istotny wpływ na inne instrumenty IMO, które wykorzystują tonaż i moc napędową jako parametry regulacyjne.

Podkomitet uzgodnił, że kwestia ta wymaga rozpatrzenia na szczeblu wyższym. W związku z tym zdecydowano o niepodjęciu prac nad proponowanymi poprawkami na tym etapie.

Tymczasowe wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne

Podkomitet sfinalizował dwa zestawy projektów tymczasowych wytycznych dotyczących szkolenia marynarzy pracujących na statkach wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy oraz amoniak jako paliwo. Oba zestawy wytycznych opierają się na standardach szkoleniowych dla statków używających gazu skroplonego (LNG) jako paliwa, wykorzystując jako bazę dokument STCW.7/Circ.25 (Ogólne tymczasowe wytyczne). Wytyczne przewidują dwupoziomowe podejście: szkolenie podstawowe (dla

marynarzy odpowiedzialnych za wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa) oraz szkolenie zaawansowane (dla starszych oficerów i osób bezpośrednio odpowiedzialnych za paliwo i systemy paliwowe).

W przypadku amoniaku podkreślono potrzebę ostrożnego i zachowawczego podejścia ze względu na ograniczone doświadczenie operacyjne oraz wysokie zagrożenie dla załogi i środowiska. Dyskutowano również, czy wytyczne te powinny mieć zastosowanie do gazowców (Kodeks IGC), używających amoniaku jako ładunku pełniącego rolę paliwa, co wymaga dalszych ustaleń ze strony Komitetu MSC.

Sfinalizowane projekty wytycznych dla alkoholi i amoniaku zostaną przekazane do Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 111) w maju 2026 roku w celu formalnego zatwierdzenia.

Podkomitet zdecydował o ponownym powołaniu Grupy Korespondencyjnej ds. Opracowania Przepisów Szkoleniowych, której prace będą koordynować Chiny. Grupa ta ma za zadanie m.in. dalsze rozwijanie wytycznych dla wodoru, LPG i baterii oraz rozpoczęcie prac nad wytycznymi dla statków z napędem wiatrowym.

Walidacja kursów modelowych

Podkomitet zatwierdził zaktualizowane teksty trzech kursów:

- 1.21 – Personal Safety and Social Responsibilities (PSSR) - Kurs opracowany przez Chile przy udziale Sekretariatu MOP (ILO). Wprowadzono do niego dodatkowe wytyczne dla instruktorów w zakresie zapobiegania przemocy i molestowaniu oraz postępowania w sytuacjach zmęczenia.
- 1.37 – Chemical Tanker Cargo and Ballast Handling Simulator - Kurs opracowany przez Chiny dotyczący operacji ładunkowych i balastowych na chemikaliowcach z wykorzystaniem symulatora.
- 2.06 – Oil Tanker Cargo and Ballast Handling Simulator - Kurs opracowany przez Chiny dotyczący operacji ładunkowych i balastowych na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych z wykorzystaniem symulatora.

W trakcie przeglądu kursów 1.37 i 2.06 Grupa Redakcyjna zauważyła nakładanie się materiału z kursami podstawowymi i zaawansowanymi dla zbiornikowców. W związku z tym zarekomendowano, aby w przyszłości zintegrować kursy symulatorowe (1.37 i 2.06) z głównymi kursami modelowymi:

- 1.01 - Przeszkolenie w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i chemikaliów – stopień podstawowy,
- 1.02 - Przeszkolenie w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy,
- 1.03 - Przeszkolenie w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu chemikaliów – stopień wyższy.

Ma to na celu ułatwienie instytucjom szkoleniowym wdrażanie kompletnych i spójnych programów nauczania.

Przegląd przepisów dotyczących zmęczenia oraz godzin pracy i odpoczynku marynarzy

Podczas sesji powołano Grupę Redakcyjną pod przewodnictwem pana Shauna Rogersa (Wielka Brytania), która przygotowała wstępne listy dokumentów do dalszego przeglądu. Dokumenty te podzielono na cztery kategorie:

- Dokumenty przedłożone do IMO - Raporty dotyczące problemów z implementacją przepisów oraz raporty z wypadków zawarte w systemie GISIS.
- Instrumenty IMO - Kodeksy ISM, STCW, Konwencja SOLAS oraz Wytyczne dotyczące zmęczenia (okólnik MSC.1/Circ.1598).
- Instrumenty innych organów ONZ - Przede wszystkim Konwencja o pracy na morzu (MLC 2006) oraz wytyczne MOP dotyczące inspekcji państwa bandery i portu.

- Inne dokumenty o znaczeniu międzynarodowym - Wytyczne branżowe (np. ICS, OCIMF), dane z inspekcji PSC oraz badania akademickie.

Podkomitet zdecydował o utworzeniu Grupy Korespondencyjnej pod przewodnictwem Wielkiej Brytanii, w celu kontynuowania prac przed sesją HTW 13, z następującym zakresem zadań:

- Przeprowadzić właściwą analizę zakresu regulacji (*scoping exercise*) na podstawie zebranych list instrumentów,
- Ocenic zebrane informacje, aby zrozumieć pierwotne przyczyny zmęczenia marynarzy oraz obawy związane z godzinami pracy i odpoczynku,
- Przeprowadzić analizę luk, aby ocenić skuteczność wdrażania obecnych instrumentów IMO,
- Zidentyfikować (w miarę możliwości czasowych) sposoby na zwiększenie skuteczności przepisów,
- Przygotować zakres zadań dla grupy roboczej, która zostanie powołana podczas HTW 13.

Podkreślono potrzebę ścisłej koordynacji z Międzynarodową Organizacją Pracy (MOP/ILO), aby zapewnić spójność między przepisami IMO a Konwencją MLC 2006.

Prace nad tym zagadnieniem mają zostać sfinalizowane w 2027 roku.

Wzmocnienie nadzoru i integracja z IMSAS

Podkomitet uzgodnił podstawowe zasady konsolidacji systemu nadzoru STCW z Systemem Audytu Państw Członkowskich IMO (IMSAS). Zdecydowano, że cykle raportowania zostaną ujednolicone i zmienione z 5 na 9 lat, aby odpowiadały harmonogramowi audytów IMSAS. Uzgodniono również, że tzw. „Biała Lista” musi zostać wzmocniona, stać się bardziej dynamiczna i powiązana z wynikami audytów, a sama nazwa może zostać zmieniona na bardziej adekwatną (np. „lista zgodności”). Dalsze prace nad tymi zmianami, w tym opracowanie konkretnych projektów poprawek do Konwencji i Kodeksu STCW, powierzono Grupie Korespondencyjnej ds. Procesów Nadzoru i Weryfikacji STCW, której pracami koordynuje Norwegia. Grupa ta ma przedstawić raport na kolejną sesję (HTW 13).

Pozostałe sprawy

Zaproszono organizację FAO do aktywnego wkładu w rewizję kursów modelowych dotyczących statków rybackich (m.in. kursów 7.05, 7.06, 7.07 i 1.33).

Odnotowano zatwierdzenie utworzenia nowego stanowiska Oficera Technicznego w Sekretariacie IMO, finansowanego z funduszy projektowych, aby bezpośrednio wspierać ogromny zakres prac związanych z fazą rewizji Konwencji STCW.

Podkomitet zatwierdził również zmienione Zasady Proceduralne MSC (okólnik MSC.8/Circ.3) oraz zmiany w metodach pracy komitetów, które mają na celu m.in. bardziej rygorystyczną weryfikację dokumentów przedkładanych na sesje.