



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 11/2026

Najważniejsze postanowienia 12. sesji Podkomitetu ds. implementacji instrumentów IMO (III 12)

Na 12. sesji Podkomitetu ds. implementacji instrumentów IMO (III), która odbyła się w dniach od 20 do 24 lipca 2026 r. omawiano szereg zagadnień, z których najważniejsze przedstawiono poniżej.

Dochodzenia w sprawie wypadków morskich

Rozpatrzono kilka dokumentów, w tym sprawozdanie międzysesyjnej grupy korespondencyjnej dotyczące analizy raportów z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa morskiego. W rezultacie Podkomitet:

- Zatwierdził okólnik serii III.3, zawierający 70 studiów przypadków oraz wnioski wyciągnięte z wypadków morskich. Każde studium przypadku zawiera zarys przyczyn wypadku oraz wskazuje kluczowe kwestie związane z bezpieczeństwem. Przedstawiono praktyczne wnioski skierowane do operatorów statków, menedżerów, właścicieli, oficerów i załogi;
- Zatwierdził projekt okólnika serii III.3 dotyczącego analizy zdarzeń związanych z pęknięciem butli wysokociśnieniowych, w celu rozpowszechnienia go w branży morskiej. Analiza wykazała, że główną przyczyną awarii butli była korozja, w dalszej kolejności nadciśnienie oraz inne czynniki, takie jak powtarzające się uchybienia w zakresie inspekcji, prowadzenia dokumentacji oraz zarządzania starzejącymi się lub przeterminowanymi butlami;
- Wyraził zgodę na projekt nowej propozycji dokumentu dotyczącego norm przeciwpożarowych dla przestrzeni przeładunkowych specjalistycznych samowyladowczych masowców (SUL) do przewozu ładunków luzem, który zostanie przedłożony do rozpatrzenia na posiedzeniu Komitetu MSC 112 (grudzień 2026 r.). Wcześniej uznano, że przestrzenie przeładunkowe na tego typu jednostkach stwarzają wysokie ryzyko pożarowe, głównie z powodu nieodpowiednich norm i przepisów bezpieczeństwa przeciwpożarowego, zwłaszcza w odniesieniu do systemów wykrywania i gaszenia pożarów w pobliżu przenośników taśmowych; oraz
- Uzgodnił projekt nowej propozycji dokumentu zmieniającej Kodeks LSA w celu uwzględnienia zagrożeń związanych z noszeniem nadmuchiwanych kamizelek ratunkowych, z myślą o rozpatrzeniu przez Komitet MSC 112 (grudzień 2026 r.). Wcześniej uznano obawy dotyczące bezpieczeństwa związane z noszeniem nadmuchiwanych kamizelek ratunkowych, w szczególności ryzyko uwięzienia w wodzie pod przewróconym kadłubem oraz konieczność posiadania przez użytkowników wiedzy na temat bezpiecznego spuszczenia powietrza i zdejmowania kamizelki ratunkowej w sytuacjach awaryjnych.

Analiza wypadków morskich IMO

Do najczęściej występujących rodzajów zdarzeń należą wypadki przy pracy (upadki, uderzenia, porażenia prądem), następnie pożary i wybuchy, potem zderzenia, potem zdarzenia w przestrzeniach zamkniętych oraz wejście na mieliznę lub zatonięcie.

Jako podstawowe przyczyny wskazano cztery powiązane ze sobą obszary nieprawidłowości. Dominują czynniki ludzkie oraz braki w kulturze bezpieczeństwa, charakteryzujące się nieodpowiednią oceną ryzyka, słabą komunikacją między mostkiem a załogą, zmęczeniem wynikającym z nieprzestrzegania przepisów dotyczących czasu odpoczynku, normalizacją niebezpiecznych praktyk oraz niewystarczającym nadzorem podczas prac wysokiego ryzyka. Problemy te pogłębiają nieprawidłowości proceduralne wynikające z niekonsekwentnego wdrażania systemu zarządzania bezpieczeństwem, nieskutecznych spotkań informacyjnych, nieodpowiedniego szkolenia i zapoznania członków załogi z obowiązującymi procedurami oraz niepełnego przekazywania informacji podczas zmian wacht. Znaczący wpływ mają również niedociągnięcia techniczne i konstrukcyjne, w tym awarie związane z konserwacją sprzętu (zawory, pompy, cylindry), źle zaprojektowane przestrzenie robocze pozbawione odpowiednich barier bezpieczeństwa, niedociągnięcia w zabezpieczeniu ładunku oraz zagrożenia związane z instalacją elektryczną wynikające z użycia sprzętu przenośnego. Luki operacyjne w zakresie nawigacji i pełnienia wacht — takie jak nieodpowiednie praktyki obserwacyjne, brak wykorzystania dostępnych pomocy nawigacyjnych (radar, ECDIS, AIS), nieprzestrzeganie przepisów COLREG oraz słaba koordynacja pilotażu — dodatkowo zwiększają ryzyko kolizji i osiadania na mieliznie.

IMO zaleca wzmocnienie wdrażania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) poprzez rygorystyczne audyty, udoskonalenie szkoleń załogi w zakresie unikania kolizji i procedur awaryjnych, poprawę protokołów konserwacji i kontroli sprzętu, ustanowienie skutecznych systemów komunikacji, promowanie proaktywnej kultury bezpieczeństwa z uprawnieniami załogi do wstrzymania pracy oraz przeciwdziałanie zmęczeniu poprzez rygorystyczne przestrzeganie zasad dotyczących pracy i odpoczynku. Ustalenia te podkreślają, że poprawa

bezpieczeństwa morskiego wymaga jednoczesnego zwrócenia uwagi na aspekty ludzkie, proceduralne, techniczne i operacyjne.

Przegląd Kodeksu dochodzeń w sprawie wypadków morskich oraz związanych z nim wytycznych

IMO zainicjowała przegląd *Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk w zakresie bezpieczeństwa przy badaniu wypadków i incydentów morskich* (MSC.255(84)) oraz powiązanych wytycznych mających na celu wsparcie śledczych we wdrażaniu ww. Kodeksu (A.1075(28)), przy czym docelowym rokiem zakończenia prac jest rok 2028. Przegląd ten został zainicjowany z powodu obaw dotyczących jakości, spójności i terminowości dochodzeń w sprawie wypadków morskich oraz sporządzanych w ich wyniku raportów.

Aby rozwiązać te problemy, opracowano projekty zmian do dokumentów MSC.255(84) i A.1075(28). Jednak ze względu na ograniczenia czasowe, prac nie udało się zakończyć podczas sesji i będą one kontynuowane w okresie międzysesyjnym, a ich sfinalizowanie przewiduje się obecnie na sesji III 13 (lipiec 2027 r.).

Projekty zmian do „Procedur kontroli państwa portu, 2025”

Procedury kontroli państwa portu z 2025 r. A.1206(34), choć nie mają charakteru obowiązkowego, są powszechnie wdrażane i przywoływane przez regionalne systemy kontroli państwa portu (PSC) (np. Porozumienie Paryskie, Porozumienie Tokijskie) oraz są uznawane za globalny punkt odniesienia dla inspekcji PSC. Procedury te są zazwyczaj aktualizowane co dwa lata w celu uwzględnienia zmian w instrumentach IMO oraz ewoluujących praktyk inspekcyjnych.

Rozpatrzono następujące propozycje dotyczące aktualizacji procedur PSC na rok 2027, a prace nad nimi przebiegały w następujący sposób:

- Nowy załącznik zawierający zharmonizowane wytyczne dla inspektorów kontroli państwa portu (PSCO) dotyczące inspekcji maszyn okrętowych i systemów konserwacji.
Uznaje się, że inspekcje maszynowni oraz ocena rozwiązań w zakresie konserwacji mogą stanowić wyzwanie techniczne, a obecne procedury PSC nie zawierają szczegółowych wytycznych w tym zakresie. Opracowano specjalne wytyczne mające na celu wsparcie bardziej spójnych i skutecznych inspekcji;
- Poprawki do sekcji 1.9 procedur PSC dotyczące kwalifikacji inspektorów PSC.
Dyskutowano o tym, że wymóg posiadania przez inspektora PSC kwalifikacji inspektora państwa bandery może być niepotrzebnie restrykcyjny. Podkreślono jednak, że nie chodzi o to, czy inspektorzy PSC powinni być kompetentni – ponieważ potrzeba ta na całym świecie jest bezsporna – ale raczej o odpowiednie minimalne wymagania wstępne i ścieżki szkoleniowe dla inspektorów wchodzących do systemu kontroli państwa portu; oraz
- Projekt załącznika 21 zawierającego wykaz aktów prawnych mających znaczenie dla procedur PSC.
Lista obejmuje między innymi MEPC.400(83) – Poprawki do Wytycznych z 2021 r. dotyczących współczynników redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla w odniesieniu do linii referencyjnej (wytyczne dotyczące współczynników redukcji CII, G3), A.1204 (34) Kodeks alertów i wskaźników z 2025 r. itp.
- Podręcznik szkoleniowy dla nowych pracowników kontroli państwa portu
Podręcznik szkoleniowy powinien być opracowany specjalnie dla inspektorów kontroli państwa portu (PSCO), zawierać odniesienie do Konwencji MLC 2006 oraz unikać powtórzeń i nakładania się treści.

Ze względu na ograniczenia czasowe prace nie mogły zostać zakończone podczas bieżącej sesji i będą kontynuowane w okresie międzysesyjnym, a ich sfinalizowanie przewiduje się obecnie na III 13 (lipiec 2027 r.). Po sfinalizowaniu zrewidowane procedury PSC mają zostać wdrożone od 1 stycznia 2028 r.

Wytyczne dotyczące przeglądów w ramach Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (HSSC)

Projekt zmian do wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) na rok 2025 (A.1207(34))

Wytyczne dotyczące przeglądów w ramach Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (HSSC)

są regularnie weryfikowane i aktualizowane w celu uwzględnienia nowych wymogów regulacyjnych. Chociaż wytyczne te nie są obowiązkowe z punktu widzenia IMO, są one obowiązkowe dla wszystkich organizacji uznanych przez Unię Europejską (większość członków IACS) na mocy rozporządzenia UE nr 391/2009.

Rozpoczęto prace nad wydaniem wytycznych dotyczących przeglądów HSSC z 2027 r., które mają obejmować:

- projekty poprawek wynikających z obowiązkowych aktów prawnych, które weszły w życie lub mają wejść w życie do dnia 31 grudnia 2027 r., w tym Konwencji z Hongkongu, wraz z wszelkimi zmianami przyjętymi w ramach czteroletniego cyklu SOLAS, których daty wejścia w życie przypadają na lata 2028–2029;
- projekty zmian związanych z nowym prawidłem V/23 Konwencji SOLAS dotyczącym ustaleń w zakresie przekazywania pilotów oraz powiązanych norm wydajności; oraz
- projekt systemu kodowania dla przeglądów zdalnych, który ma zostać włączony do wytycznych HSSC w celu wskazania kwalifikowalności poszczególnych pozycji przeglądu do przeglądu zdalnego.

Prace nad aktualizacją wytycznych dotyczących przeglądów będą kontynuowane w okresie między sesjami i mają zostać sfinalizowane podczas III 13, a przyjęte na 35. sesji Zgromadzenia IMO (grudzień 2027 r.), przy przewidywanej dacie wejścia w życie 1 stycznia 2028 r.

Metoda opracowywania i przypisywania systemu kodowania w celu aktualizacji wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC

W ramach prac nad umożliwieniem przeprowadzania przeglądów zdalnych zgodnie z wytycznymi dotyczącymi przeglądów HSSC, osiągnięto szerokie porozumienie co do ogólnych ram służących do ustalania, czy poszczególne pozycje przeglądów HSSC kwalifikują się do takiej formy.

Jednak ze względu na złożoność zadania i ograniczenia czasowe system kodowania nie został sfinalizowany. Prace mają być kontynuowane w okresie między sesjami, a ich zakończenie przewiduje się na III 13 (lipiec 2027 r.).

Przegląd wykazu świadectw i dokumentów, które muszą znajdować się na pokładzie statków

W ramach okresowego przeglądu i aktualizacji okólnika IMO FAL.2/Circ.133–MEPC.1/Circ.902–MSC.1/Circ.1646–LEG.2/Circ.4, zatytułowanego „Wykaz świadectw i dokumentów, które muszą znajdować się na pokładzie statków”, z 2022 r., uzgodniono zaktualizowany wykaz odzwierciedlający najnowsze zmiany regulacyjne oraz nowe wymogi certyfikacyjne. Uzgodniono, że zgodnie z rezolucją MSC.595(111) Wytyczne dotyczące przewozu i korzystania z systemu elektronicznych publikacji nautycznych (ENP) (MSC.1/Circ.1705) zostaną uwzględnione w sekcji „mapy nautyczne i publikacje”, a certyfikat bezpieczeństwa MASS – w sekcji „inne certyfikaty i dokumenty, które nie są obowiązkowe”.

Zaktualizowany okólnik ma zostać przedłożony do zatwierdzenia na posiedzeniach MEPC 85, MSC 112, LEG 114 i FAL 51 (przewidywany termin: sierpień 2027 r.)

Zmiany do okólników MSC/Circ.1140 – MEPC/Circ.424 dotyczące przenoszenia statków między państwami

Wyrażono obawy dotyczące statków, które zostały wyrejestrowane przez państwo bandery z powodu niezgodności z wymogami ustawowymi, przed uzyskaniem rejestracji w nowym państwie bandery. Aby wyeliminować tę lukę, opracowano projekt zmian do okólników MSC/Circ.1140 – MEPC/Circ.424, które wprowadzają mechanizm powiadamiania, w ramach którego państwa bandery będą informować IMO o wyrejestrowaniu statku, bez uzyskania nowej rejestracji. Celem jest usprawnienie wymiany informacji za pośrednictwem IMO oraz zwiększenie świadomości państw członkowskich na temat statków, które mogą tymczasowo pływać bez bandery.

Projekty zmian zostaną przedłożone do zatwierdzenia na posiedzeniach MSC 112 i MEPC 85 (listopad–grudzień 2026 r.), podczas których ma zapaść decyzja, czy powiązane kwestie prawne powinny zostać skierowane do Komitetu Prawnego IMO. Ponadto zwrócono uwagę na potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa, ochrony środowiska i dobrobytu marynarzy związane ze statkami bezpaństwowymi lub porzuconymi, a także na szersze kwestie prawne dotyczące odpowiedzialności byłych państw bandery oraz jurysdykcji państw portowych. Kwestia ta została przekazana do Komitetu Prawnego w celu dalszego rozpatrzenia.

Analiza raportów o zgłoszonych brakach lub niewystarczającej dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów

Podkomitet zapoznał się ze sprawozdaniem dotyczącym braków lub niewystarczającej dostępności portowych urządzeń odbiorczych (PRF) na lata 2024 i 2025, zgodnie z wymogami Konwencji MARPOL. Cztery państwa zgłosiły w sumie 13 przypadków.

Dochodzenia ujawniają wspólny motyw: problemy komunikacyjne i proceduralne (brak wniosków o zrzut odpadów składanych przez statki do władz portowych, brak aktualizacji przewidywanego czasu przybycia, brak koordynacji między statkami, agentami i obiektami). Spadek wskaźnika odpowiedzi budzi obawy co do zaangażowania państw portowych w podejmowanie działań następczych w związku ze zgłoszeniami dotyczącymi nieodpowiedniego funkcjonowania formularza PRF.

Podkomitet wezwał państwa do wzmocnienia obowiązkowego zgłaszania za pośrednictwem modułu PRF w systemie GISIS oraz zaleciła usprawnienie zarządzania danymi w celu lepszej identyfikacji pojawiających się problemów.

Analiza skonsolidowanych sprawozdań z audytu (CASR) w ramach programu audytów państw członkowskich IMO (IMSAS)

Dokonano analizy 112 audytów państw członkowskich IMO (2016–2024) w ramach systemu IMSAS z wykorzystaniem Kodeksu III jako standardu audytowego, obejmujących dziewięć skonsolidowanych podsumowujących sprawozdań z audytu.

Podkomitet zachęca państwa członkowskie do korzystania z analiz audytowych oraz wytycznych zawartych w okólniku MSC-MEPC.2/Circ.19, w celu przeprowadzenia samooceny administracji morskich i przygotowania się do przyszłych audytów.

Na posiedzeniu III 12 uzgodniono również utworzenie grupy korespondencyjnej oraz jej zakresu zadań, w celu opracowania wytycznych dotyczących wdrażania przepisów pozostawionych „do uznania administracji” lub równoważnych, w odpowiednich obowiązkowych instrumentach IMO.

Kompleksowa aktualizacja wytycznych dotyczących wdrażania Kodeksu ISM przez Administracje i przedsiębiorstwa

Podczas posiedzenia III 12 rozpatrzono ponadto dokumenty w celu przygotowania projektów zmian do rezolucji A.1188(33) zawierającej *Wytyczne z 2023 r. dotyczące wdrażania Kodeksu ISM przez administrację* oraz projektów zmian do okólnika MSC-MEPC.7/Circ.8 (*Zrewidowane wytyczne dotyczące operacyjnego wdrażania Kodeksu ISM przez przedsiębiorstwa*). Zidentyfikowano kilka kwestii wymagających zmian, biorąc pod uwagę potrzebę uniknięcia powtórzeń (w stosunku do Kodeksu III, Kodeksu RO i Kodeksu ISM), zachowania podejścia opartego na celach w odniesieniu do cyfrowych systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz utrzymania najwyższego poziomu zarządzania bezpieczeństwem.

Plan działania obejmujący określenie zakresu i analizę luk w powiązanych dokumentach będzie stanowił wytyczne dla wprowadzania zmian zgodnie z opracowanym zakresem zadań i orientacyjnym harmonogramem.

Prace będą kontynuowane w okresie między sesjami zgodnie z zakresem zadań grupy korespondencyjnej.

Ujednolicona interpretacja postanowień Konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, ułatwień, odpowiedzialności i odszkodowań

Zaproponowano ujednoliconą interpretację (UI) dotyczącą stosowania rezolucji IMO MSC.581(110) w odniesieniu do procedur wchodzenia do przestrzeni zamkniętych na zbiornikowcach.

Uznając, że rezolucja MSC.581(110) musi uwzględniać cechy eksploatacyjne każdego typu statku oraz specyficzne profile zagrożeń, a także biorąc pod uwagę, że nie ma jednego uniwersalnego podejścia, które pasowałoby do wszystkich sytuacji, w propozycji opowiedziano się za podejściem opartym na ocenie ryzyka. W przypadku tankowców do przewozu ropy naftowej, tankowców do przewozu chemikaliów oraz statków do przewozu gazu skroplonego, procedury wchodzenia do przestrzeni zamkniętych powinny opierać się na uznanych wytycznych branżowych i uwzględniać rzeczywiste występujące zagrożenia: niedobór tlenu, opary łatwopalne oraz gazy toksyczne. Wymogi dotyczące monitorowania stężenia CO₂ powinny mieć zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy

CO₂ stanowi wykazalne ryzyko operacyjne. Jednak w przypadku przestrzeni ładunkowych tankowców CO₂ nie stanowi charakterystycznego zagrożenia.

W związku z tym, brak monitorowania stężenia CO₂ na odpowiednio wentylowanych tankowcach nie powinien być traktowany jako nieprawidłowość, pod warunkiem, że procedury oparte na ocenie ryzyka kompleksowo uwzględniają istotne zagrożenia, a środki kontroli odpowiednio obejmują niedobór tlenu, opary łatwopalne i gazy toksyczne. Funkcjonariusze kontroli państwa portu powinni stosować rezolucję MSC.581(110) w sposób proporcjonalny, oparty na ocenie ryzyka i odpowiedni dla konkretnego typu statku poddawanego inspekcji.

Podkomitet przypomniał o procedurach IMO, które stanowią, że ujednolicone interpretacje powinny być opracowywane wyłącznie w odniesieniu do wymogów obowiązkowych i należy ich unikać w przypadku zaleceń – takich jak rezolucja MSC.581(110). Biorąc pod uwagę rozbieżność poglądów oraz potrzebę autorytatywnego wyjaśnienia, Podkomitet zaprosił delegatów do przedłożenia Komitetowi Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) zmienionej propozycji zmiany obowiązujących wytycznych, tam, gdzie jest to konieczne.

Współpraca z Organizacją Narodów Zjednoczonych w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, a także dostarczanie odpowiednich uwag i wytycznych – dokonanie przeglądu projektu wytycznych dotyczących kontroli zdadności do żeglugi i bezpieczeństwa małych statków rybackich oraz powiązanej listy kontrolnej

Grupa ekspertów ds. statków rybackich, biorąc pod uwagę informacje zgłoszone i decyzje podjęte na posiedzeniu plenarnym, otrzymała polecenie dokonania przeglądu projektu wytycznych dotyczących inspekcji zdadności do żeglugi i bezpieczeństwa małych statków rybackich oraz związanych z nimi list kontrolnych. FAO udostępniła projekt praktycznych wytycznych dotyczących inspekcji małych statków rybackich w celu zapewnienia ich zdadności do żeglugi i bezpieczeństwa, ułatwiających dostęp do ubezpieczeń dla rybaków prowadzących działalność na małą skalę na całym świecie.

Wytyczne obejmują listy kontrolne do inspekcji dla różnych typów statków, procedury i formularze testów stateczności oraz narzędzia służące budowaniu potencjału wśród organów morskich, ubezpieczycieli i społeczności rybackich.

Grupa robocza sfinalizowała projekt wytycznych dotyczących inspekcji zdadności do żeglugi i bezpieczeństwa małych statków rybackich oraz listy kontrolne inspekcji bezpieczeństwa małych statków rybackich, wprowadzając do nich zmiany mające poprawić ich przejrzystość, tak aby mogły zostać zatwierdzone przez MSC 112, a następnie rozpowszechnione jako wspólna publikacja FAO i IMO.

Decyzją delegacji biorących udział w 12. sesji Podkomitetu III, Pan kpt. ż. w. Przemysław Lenard – Zastępca Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie ds. Inspekcji Morskiej, został wybrany na Wiceprzewodniczącego Podkomitetu III na lata 2026-2027.