OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 8 /2026



Najważniejsze postanowienia 111 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (IMO MSC)

Polski Rejestr Statków S.A., Ośrodek ds. IMO, tel.: +48 58 75 11 226, email: imo@prs.pl, www.prs.pl

Na 111. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC), która odbyła się w Londynie w dniach 13-22 maja 2026 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Na posiedzeniu przeprowadzono szeroko zakrojone dyskusje na temat bezpieczeństwa i ochrony morskiej w Cieśninie Ormuz, które były kontynuacją merytorycznych debat z poprzedniego posiedzenia Komitetu MEPC. Upolitycznienie dyskusji doprowadziło do głosowania nad przyjęciem rezolucji potępiającej działania Islamskiej Republiki Iranu. Toczące się debaty odzwierciedlały również pogorszenie się sytuacji międzynarodowej, charakteryzującej się licznymi incydentami z udziałem statków należących do „ciemnej floty".

Sekretarz Generalny wskazał następujące osiągnięcia tej sesji:

- przyjęcie Kodeksu MASS jako „historycznego kamienia milowego", który pobudza innowacje, ale jednocześnie pozostawia czynnik ludzki w centrum nawigacji morskiej,
- opracowanie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa w zakresie gazów cieplarnianych,
- pełna integracja polityki „jeden statek – jeden kodeks", oraz
- umocnienie architektury finansowej systemu LRIT.

Poprawki do instrumentów obowiązkowych

Komitet przyjął zatwierdzone na MSC 110 następujące projekty zmian do instrumentów wymienionych poniżej, z datą wejścia w życie **1 stycznia 2028 roku**:

1) Zmiany do rozdziałów IV i V oraz Załącznika (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., które nakładają na rządy państw obowiązek korzystania ze wszystkich operacyjnych uznanych mobilnych usług satelitarnych przy rozpowszechnianiu informacji MSI oraz informacji dotyczących SAR przez system EGC, oraz wprowadzają system wymiany danych VHF (VDES) jako rozwiązanie równorzędne dla powszechnie stosowanego systemu AIS.

2) Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych, 2011 (Kodeks ESP, 2011) – poprawki umożliwiają wykorzystanie technik zdalnej inspekcji (*remote inspection techniques* – RIT) jako wsparcia dla inspektorów przeprowadzających szczegółowe oględziny podczas przeglądu statków, do których Kodeks ma zastosowanie. Zapisy stanowią, że RIT powinien być stosowany jako narzędzie uzupełniające, oraz że systemy RIT powinny zapewniać taki sam poziom pewności jak szczegółowe oględziny wizualne. Poprawki do Kodeksu ESP określają m.in. sposób, w jaki mają być przeprowadzane przeglądy RIT oraz zasady i procedury dla administracji w zakresie certyfikacji firm RIT. Zmiany zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2028 roku i będą miały zastosowanie do nowych i istniejących masowców i zbiornikowców.

3) Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. oraz z 2000 r.- poprawki wprowadzają system wymiany danych VHF (VDES) jako rozwiązanie równorzędne dla powszechnie stosowanego systemu AIS.

4) Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP) - poprawki do Części IV/2 - Podział grodziowy i stateczność, dostosowują przepisy do prawidła V/2.2 Kodeksu IP, zwiększając masę każdego pracownika przemysłowego z 75 kg do 90 kg. Masa ta jest wykorzystywana w obliczeniach stateczności dla statków towarowych przewożących więcej niż 12 pracowników personelu przemysłowego.

5) Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (Kodeks LSA). Zmiany dotyczą:
   - Wymagania dla pasów ratunkowych - pasy ratunkowe dostarczone 1 stycznia 2026 roku lub po tej dacie muszą obracać ciało nieprzytomnej osoby twarzą do dołu w wodzie do pozycji twarzą

do góry w średnim czasie nieprzekraczającym czasu wzorcowego (RTD) o więcej niż jedną sekundę.
- Zmieniono wymogi dotyczące haków łodziowych dla jednostek zainstalowanych od 1 stycznia 2026 roku. Mechanizm musi zapobiegać przypadkowemu zwolnieniu podczas podnoszenia – hak nie może przenosić żadnego obciążenia, dopóki nie zostanie całkowicie zresetowany.
- Dla jednostek zainstalowanych od 1 stycznia 2029 roku wprowadzono wymóg zapewnienia wentylacji na poziomie co najmniej 5 m^3/h na osobę przez okres nie krótszy niż 24 godziny.
- Wprowadzono nowe standardy dla urządzeń do testowania łodzi swobodnego spadku zainstalowanych od 1 stycznia 2031 roku. Urządzenia do testowania zwalniania pod obciążeniem (bez wodowania) muszą być projektowane ze współczynnikiem bezpieczeństwa wynoszącym co najmniej 6. Elementy wystawione na działanie środowiska morskiego muszą być wykonane z materiałów odpornych na korozję bez konieczności stosowania powłok lub cynkowania.
- Dla łodzi ratowniczych o masie do 700 kg (zainstalowanych od 2024 r.) dopuszczono możliwość wodowania bez zmagazynowanej energii mechanicznej, jeśli ręczne podnoszenie i ustawienie w pozycji do wsiadania jest możliwe przez jedną osobę;
- Zaktualizowano formułę obliczania prędkości opuszczania dla w pełni załadowanych łodzi ratunkowych i ratowniczych zainstalowanych od 1 stycznia 2026 roku, przy czym maksymalna prędkość nie powinna przekraczać 1,3 m/s.

6) Rezolucji MSC.402(96) (Wymagania dotyczące konserwacji, szczegółowych oględzin, prób eksploatacyjnych, remontów i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających) – poprawki koncentrują się na corocznych badaniach systemów zwalniania pod obciążeniem szczególnie w odniesieniu do łodzi swobodnego spadku. Przepisy te przewidują, że zaktualizowane wymagania będą miały zastosowanie do jednostek dostarczonych na statki lub zainstalowanych od 1 stycznia 2031 r.

7) Protokołu z 1988 do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 – poprawka do prawidła 25 wprowadza konieczność montażu poręczy lub nadburci wokół wszystkich odsłoniętych otworów dostępu do morza, które są dostępne dla załogi podczas żeglugi.

8) Międzynarodowego morskiego kodeksu przewozu towarów niebezpiecznych (IMDG) – poprawki (43-26); istotne zmiany w Kodeksie IMDG dotyczą transportu pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwami tradycyjnymi, pojazdów hybrydowych oraz pojazdów zasilanych akumulatorami litowymi.

Komitet przyjął ponadto:

- Zmiany do Zrewidowanych zaleceń w/s przeprowadzania prób środków ratunkowych (rez. MSC.81(70);
- Zmiany do Postanowień dotyczących usług radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) (rez. MSC.509(105)/Rev.2);
- Rezolucję w/s wprowadzenia systemu wymiany danych VHF (VDES) do ram legislacyjnych IMO;
- Standardy techniczno-eksploatacyjne dla statkowego systemu wymiany danych VHF (VDES).

Komitet zatwierdził:

- Zmiany do rozdziału II-1 Konwencji SOLAS oraz Kodeksu IGF związane z zasadą „jeden statek, jeden kodeks” w odniesieniu do stosowania paliw alternatywnych, z perspektywą przyjęcia na 112. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego;
- Skonsolidowane zmiany w Kodeksie IGC, które mają zostać przyjęte na MSC 112;
- Tymczasowe wytyczne dotyczące wykorzystania ładunku amoniaku jako paliwa;
- Wytyczne dotyczące wykorzystania na statku systemu wymiany danych VHF (VDES);

- Zmienione procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych dla statków przewożących towary niebezpieczne (Przewodnik EmS) (MSC.1/Circ.1588/Rev.4), które odzwierciedlają zmiany przyjęte do Kodeksu IMDG;
- Zmienione wytyczne dotyczące opracowywania instrukcji obsługi i konserwacji systemów łodzi ratunkowych;
- Ujednolicone interpretacje punktów 4.4.7.6 i 4.7.7 Kodeksu LSA dotyczące systemów opuszczania i podnoszenia łodzi ratunkowych;
- Zmienione wytyczne dotyczące bezpieczeństwa podczas ćwiczeń opuszczania statku z wykorzystaniem łodzi ratunkowych;
- Zmienione znormalizowane formularze oceny i sprawozdań z prób środków ratunkowych;
- Wytyczne dotyczące stosowania technik inspekcji zdalnej (RIT) podczas przeglądów zgodnie z Kodeksem ESP, 2011 r.
- Zmieniony okólnik dotyczący dróg ewakuacji z pomieszczeń maszynowych poniżej pokładu grodziowego (prawidła II-2/13.4.1 oraz 13.4.2 SOLAS), do opublikowania jako MSC.1/Circ.1689/Rev.1.

Standardy konstrukcyjne oparte na celu dla nowych statków

Zespoły audytowe GBS powołane przez IMO weryfikują przepisy konstrukcyjne towarzystw klasyfikacyjnych pełniących rolę uznanych organizacji (RO) dla masowców i zbiornikowców zgodnie ze standardami konstrukcyjnymi opartymi na celu (GBS) (rez. MSC.287(87)), z uwzględnieniem zmienionych wytycznych dotyczących weryfikacji GBS (rez. MSC.454(100)) .

Komitet rozpatrzył raport z czwartego audytu weryfikacyjnego GBS przeprowadzonego w 14 uznanych organizacjach, w tym w dwunastu organizacjach zrzeszonych w IACS w zakresie zmian w przepisach zgłoszonych w latach 2023–2025. W raporcie stwierdzono, że 14 organizacji wykazało zgodność ze standardami opartymi na celu, ale zwrócono uwagę na kilka kwestii:

- IACS/wszystkie RO: nie przeprowadzono odpowiedniej oceny wymagań dotyczących przegród oraz warunków załadunku w związku ze zmianą definicji długości statku, która weszła w życie w lipcu 2023 r.;
- ABS, RS, NK: nie spełniono wymogów dotyczących przejrzystości projektowej, ponieważ zalecenie IACS nr 165, wersja 1, nie było dostępne dla projektantów i stoczni;
- IRS: istniały niespójności między definicjami długości statku w różnych tomach przepisów.

MSC 111 zatwierdził sprawozdanie i wezwał wszystkie organizacje uznane do podjęcia kroków w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności oraz uwzględnienia zgłoszonych uwag. Komitet uzgodnił co do zasady, że podczas posiedzenia MSC 112 zostanie ponownie powołana Grupa robocza ds. GBS, której zadaniem będzie opracowanie niezbędnych działań mających na celu uwzględnienie tych uwag oraz przygotowanie propozycji dotyczącej opracowania standardowych wytycznych dotyczących audytów GBS.

Opracowanie instrumentu opartego na celu dla morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS)

Przyjęcie nieobowiązkowego Kodeksu MASS

Podczas 111. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego przyjęto Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla morskich autonomicznych statków nawodnych, co zostało określone przez Sekretarza Generalnego IMO mianem „historycznego punktu zwrotnego”. Kodeks ma charakter nieobowiązkowy i ma na celu zapewnienie jednolitych, globalnych ram regulacyjnych dla statków obsługiwanych zdalnie oraz wyposażonych w systemy autonomiczne.

Stanowi on uzupełnienie Konwencji SOLAS oraz innych obowiązujących instrumentów IMO, koncentrując się przede wszystkim na zagadnieniach, które nie zostały w wystarczającym stopniu uregulowane w dotychczasowych przepisach międzynarodowych.

Kodeks ma zastosowanie do statków towarowych podlegających Konwencji SOLAS (rozdział I), które posiadają funkcje autonomiczne lub są sterowane zdalnie. Z zakresu wyłączono jednostki szybkie (HSC) oraz statki niekomercyjne (okręty wojenne i jednostki pomocnicze).

Kodeks składa się z trzech głównych części:

- Część I (Wstęp): Określa cel, zasady, zakres stosowania oraz definicje kluczowych terminów.
- Część II (Zasady ogólne): Zawiera przepisy dotyczące certyfikacji, procesu zatwierdzania, oceny ryzyka oraz zarządzania bezpieczeństwem.
- Część III (Wymagania szczegółowe): Definiuje wymagania funkcjonalne dla konkretnych operacji, takich jak nawigacja, zdalne sterowanie, łączność czy ochrona pożarowa.

Kluczowe aspekty operacyjne i element ludzki

Ustalono, że kapitan jest zawsze odpowiedzialny za statek, niezależnie od tego, czy znajduje się fizycznie na pokładzie, czy w zdalnym centrum operacyjnym (ROC – *Remote Operation Centre*). Ponadto, operatorzy zdalni muszą posiadać kompetencje porównywalne ze standardami Konwencji STCW, uzupełnione o specjalistyczne szkolenia w zakresie obsługi systemów MASS. Potwierdzono wymóg, aby kapitan był fizycznie obecny na statku, jeśli znajdują się na nim inne osoby.

Odnośnie obowiązków wachtowych, nowe przepisy umożliwiają dzielenie obowiązków między załogę na statku a personel w centrum ROC.

Wprowadzono wymagania dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa dla statku MASS (Certyfikat Bezpieczeństwa MASS) oraz centrum operacyjnego ROC (Certyfikat MASS ROC). Zagadnienia ochrony mają być regulowane poprzez stosowanie Kodeksu ISPS zarówno do statku, jak i ROC.

Przyjęty obecnie kodeks wejdzie w życie 1 lipca 2026 roku. Rozpocznie on tzw. fazę gromadzenia doświadczeń (EBP – *Experience-Building Phase*), podczas której będą zbierane dane i analizy służące dopracowaniu przepisów.

Dalszy plan działania zakłada:

- Do lipca 2030 r. - Zakończenie prac nad obowiązkową wersją Kodeksu MASS.
- 1 stycznia 2032 r. - Planowane wejście w życie obowiązkowego Kodeksu MASS.

Grupa robocza ds. MASS zostanie ponownie powołana podczas 112. sesji MSC (grudzień 2026 r.). Jej zadaniem będzie opracowanie ram dla fazy EBP, w tym szablonów raportowania danych oraz specyfikacji dla centralnego repozytorium danych, co pozwoli na skuteczne monitorowanie wdrażania nowych technologii w światowej flocie.

Opracowanie ram prawnych w celu wsparcia ograniczenia emisji GHG ze statków wykorzystujących nowe technologie i paliwa alternatywne

Plan prac dotyczący opracowania ram regulacyjnych dla paliw alternatywnych i nowych technologii

Komitet zatwierdził plan prac dotyczący opracowania ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa, mających na celu wspieranie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków korzystających z paliw alternatywnych i nowych technologii.

Uzgodniono przeniesienie prac nad systemami magazynowania energii w bateriach litowo-jonowych oraz opracowanie tymczasowych wytycznych z Podkomitetu SSE do Podkomitetu SDC. Równolegle prace nad projektem zmian do prawidła II-1/41 SOLAS, mających na celu umożliwienie stosowania akumulatorów jako głównego źródła zasilania elektrycznego i systemów oświetleniowych, zostaną

włączone do grupy korespondencyjnej zajmującej się systemami akumulatorów, która złoży raport do Podkomitetu SDC.

Proponowane zmiany do prawidła II-1/56 SOLAS oraz preambuły Kodeksu IGF w celu doprecyzowania zakresu regulacji dotyczących gazowców wykorzystujących paliwa alternatywne

Komitet rozpatrzył w celu zatwierdzenia, a następnie przyjęcia na MSC 112, zmiany do prawidła II-I/56 SOLAS oraz preambuły do Kodeksu IGF, które dotyczą niejasności regulacyjnych zidentyfikowanych na MSC 110 w odniesieniu do stosowania zasady „jeden statek, jeden kodeks", wyłączającej gazowce z zakresu stosowania Kodeksu IGF (nawet w przypadku stosowania paliw alternatywnych, które nie stanowią ładunku).

Zmienione prawidło II-1/56.4 SOLAS włącza wymóg zatwierdzenia przez administrację bezpośrednio do klauzuli wyłączającej gazowce, co zapewnia, że Kodeks IGF nie ma zastosowania do żadnego gazowca podlegającego Kodeksowi IGC. Zmieniony tekst dodatkowo wyjaśnia, że gazowce wykorzystujące paliwa niewymienione w rozdziale 19 Kodeksu IGC pozostają pod jurysdykcją Kodeksu IGC, ale wymagają zatwierdzenia przez administrację w oparciu o szczegółowe wytyczne opracowane przez IMO.

Przyjęto dodatkowe zmiany do Konwencji SOLAS w celu zapewnienia spójności ze zmianami w Kodeksie IGF oraz uwzględnienia „paliw gazowych" w części II-1 (prawidła 2 oraz 55–57).

Projekt tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących wodór jako paliwo

Komitet uzgodnił zaproponowane zmiany redakcyjne i zatwierdził okólnik MSC dotyczący tymczasowych wytycznych w sprawie bezpieczeństwa statków wykorzystujących wodór jako paliwo.

Skonsolidowany projekt zmian do Kodeksu IGC

MSC 111 sfinalizował i zatwierdził zmiany do Kodeksu IGC, które mają zostać przyjęte na MSC 112 w grudniu br. Komitet postanowił zakończyć prace i ograniczyć dyskusje do kwestii redakcyjnych oraz kilku kwestii dotyczących spójności. Termin wejścia w życie zmian, w oparciu o system trzech dat, ustalono na 1 lipca 2028 r.

Środki dla zwiększenia ochrony żeglugi

MSC 111 odnotował, że 13% wszystkich obiektów portowych zatwierdzonych zgodnie z Kodeksem ISPS wymaga aktualizacji informacji dotyczących bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do przeprowadzanej co pięć lat weryfikacji lub odnowienia planów bezpieczeństwa obiektów portowych (PFSP), zgodnie z wymogami prawidła XI-2/13.4 Konwencji SOLAS, co stanowi poprawę w porównaniu z ubiegłym rokiem, kiedy to aktualizacji wymagało 15% obiektów portowych.

Komitet wezwał rządy państw-sygnatariuszy Konwencji SOLAS do przeglądu i aktualizacji danych zawartych w module bezpieczeństwa morskiego Globalnego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS) w celu zapewnienia dalszego skutecznego wdrażania środków bezpieczeństwa morskiego IMO. Przypomniał, że wytyczne dotyczące przesyłania elektronicznego (okólnik MSC.1/Circ.1603) umożliwiają aktualizacje zbiorcze w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego krajowych punktów kontaktowych.

Komitet zauważył, że Komitet Ułatwień FAL zatwierdził poprawki dotyczące informacji o pasażerach przekazywanych z wyprzedzeniem oraz informacji o rezerwacjach w transporcie morskim.

MSC 111 omówił propozycję przeglądu Kodeksu ISPS (przyjętego w 2002 r.) w celu przeciwdziałania zmieniającym się zagrożeniom dla bezpieczeństwa morskiego, w szczególności przestępczości zorganizowanej i nielegalnej działalności, które nie zostały w pełni uwzględnione w istniejących ramach bezpieczeństwa. Komitet zaprosił państwa członkowskie do przedłożenia konkretnych propozycji na przyszłą sesję.

Piractwo i napady zbrojne na statki

MSC 111 rozpatrzył aktualną sytuację w zakresie piractwa i napadów zbrojnych na statki, w tym dane statystyczne za rok 2025: w ubiegłym roku zgłoszono Organizacji 171 incydentów piractwa i zbrojnej napaści na statki w porównaniu do 146 incydentów w 2024 roku, co stanowi wzrost o około 17% na poziomie globalnym w porównaniu z rokiem 2024.

Obszarami dotkniętymi aktami piractwa i zbrojnej napaści na statki w 2025 r. były Cieśnina Malaka i obszar Singapuru (122), Afryka Zachodnia (21), Ocean Indyjski (10), Morze Południowochińskie (6), Ameryka Południowa (Karaiby) (4), Afryka Wschodnia (5), Morze Arabskie (2) i Ameryka Południowa (Pacyfik) (1).

Tylko 22 państwa członkowskie i jeden członek stowarzyszony przekazały informacje dotyczące prywatnie zakontraktowanych uzbrojonych firm ochroniarskich.

Formalna ocena bezpieczeństwa

Komitet odnotował, że Sekretariat rozpoczął archiwizowanie badań FSA w centralnej lokalizacji na portalu IMODOCS w celu ułatwienia dostępu do nich oraz zwiększenia świadomości na temat procesu FSA w kontekście tworzenia przepisów morskich. Od 1993 r. do IMO wpłynęło ponad 15 analiz FSA, które jednak do tej pory pozostawały rozproszone na stronach internetowych różnych komitetów.

Przegląd ram finansowych systemu LRiT

Podczas sesji zatwierdzono kluczowe zmiany w architekturze finansowej systemu LRIT (*Long-Range Identification and Tracking*), które mają na celu zwiększenie wykorzystania systemu przez państwa nadbrzeżne oraz poprawę ogólnego bezpieczeństwa morskiego.

Główną zmianą było wprowadzenie zasady bezpłatnego dostarczania standardowych okresowych raportów pozycji LRIT (wysyłanych co 6 godzin) dla uprawnionych państw nadbrzeżnych.

Lepszy dostęp do danych LRIT ma bezpośrednio wspierać ochronę środowiska morskiego, bezpieczeństwo żeglugi oraz operacje poszukiwawczo-ratownicze. Dotychczasowy model opłat stanowił znaczącą przeszkodę dla państw nadbrzeżnych, zwłaszcza rozwijających się i małych państw wyspiarskich. Analiza wykazała, że system działa znacznie poniżej swoich możliwości – w 2024 r. aż 126 państw nie złożyło ani jednego zapytania o dane LRIT, a 89% przychodów generowało zaledwie 10 centrów danych.

Mimo ogólnego poparcia dla zwiększenia wykorzystania systemu, główne państwa bandery, takie jak Liberia, Panama, Wyspy Marshalla oraz Bahamy, zgłosiły oficjalne zastrzeżenia do zatwierdzonych poprawek. Delegacje te wstrzymały się od poparcia zmian w prawidle V/19-1 SOLAS oraz rewizji standardów wykonawczych, co podkreśla brak pełnego konsensusu w kwestii nowego modelu kosztowego. Według wymienionych państw wprowadzenie bezpłatnych raportów dla państw nadbrzeżnych spowoduje drastyczny wzrost liczby wymienianych komunikatów, co znacząco wpłynie na obciążenie pracą Międzynarodowego Centrum Wymiany Danych LRIT (IDE). Podkreślono, że potrzebny jest dodatkowy czas na rzetelną ocenę wpływu reformy, aby uniknąć nieproporcjonalnego obciążenia finansowego państw bandery oraz zapewnić stabilność całego systemu.

Poprawki do prawidła V/19-1 SOLAS mają zostać oficjalnie przyjęte podczas 112 sesji MSC (grudzień 2026 r.). Zgodnie z czteroletnim cyklem poprawek SOLAS, nowe przepisy wejdą w życie 1 stycznia 2032 roku.

Komitet zaprosił Komisję Europejską do przeprowadzenia testów wydajnościowych systemu IDE (przez EMSA), aby zweryfikować jego zdolność do obsługi zwiększonego ruchu danych przed pełnym wdrożeniem modelu.

Raporty podkomitetów

Podczas sesji formalnie przyjęto lub zatwierdzono szereg poprawek, okólników oraz ujednoliconych interpretacji, które zostały przygotowane przez podkomitety:

Podkomitet ds. projektowania i konstrukcji statków – SDC 12 (styczeń, 2026)

- Zatwierdzono Noty Wyjaśniające dotyczące bezpiecznego powrotu do portu oraz uporządkowanej ewakuacji i opuszczenia statku po pożarze lub zalaniu (MSC.1/Circ.1369);
- Zatwierdzono Wytyczne dotyczące stosowania technik inspekcji zdalnej (RIT) podczas przeglądów zgodnie z Kodeksem ESP, 2011 r.;
- Zatwierdzono, co do zasady, projekt zmian do pkt 5.4.2 części A i B załącznika A do Kodeksu ESP z 2011 r., z myślą o ostatecznym zatwierdzeniu przez MSC 113 wraz z ewentualnymi przyszłymi zmianami oraz przyjęciu przez MSC 114;
- Zatwierdzono projekt zmian do przepisów technicznych dotyczących środków dostępu do inspekcji (rez. MSC.133(76) z późn. zm.), wraz z powiązanym projektem rezolucji MSC, w celu przyjęcia przez MSC 112;
- zatwierdzono Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania elementów z tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami (FRP) w konstrukcjach statków: bezpieczeństwo przeciwpożarowe (MSC.1/Circ.1574/Rev.1);
- przyjęto projekt rezolucji MSC w sprawie zmian do Kodeksu MODU z 2009 r.;
- zatwierdzono harmonogram prac związany z opracowaniem norm wydajności dotyczących zarządzania alarmami w sterowni silników (ECRAM) jako odrębnego dokumentu w formacie GBS;
- zwrócono się do Komitetów LEG i FAL o rozważenie aspektów odpowiedzialności cywilnej i szkód jądrowych w kontekście zmiany rozdziału VIII Konwencji SOLAS oraz Kodeksu bezpieczeństwa jądrowych statków handlowych (rez. A.491(XII)) (Kodeks jądrowy).

Podkomitet ds. czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązków wachtowych – HTW 12 (luty, 2026)

- Zatwierdzono Tymczasowe wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących alkohol metylowy i etylowy jako paliwo (STCW.7/Circ.26).
- Zatwierdzono Tymczasowe wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących amoniak jako paliwo (STCW.7/Circ.27).

Podkomitet ds. przewozu ładunków i kontenerów – CCC 11 (wrzesień, 2025)

- Zatwierdzono Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących wodór jako paliwo;
- Zatwierdzono Tymczasowe wytyczne dotyczące wykorzystania ładunku amoniaku jako paliwa;
- Zatwierdzono ponowne powołanie Międzysesyjnej grupy roboczej ds. opracowania przepisów technicznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących paliwa alternatywne (ISWG-AF 3) w 2026 r.;
- Zatwierdzono okólnik MSC w/s ujednoliconych interpretacji Kodeksu IGC;
- Przyjęto rezolucję MSC w/s nowej skonsolidowanej wersji Zmienionych tymczasowych zaleceń dotyczących przewozu skroplonego wodoru luzem.

Podkomitet ds. żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa – NCSR 12 (maj, 2025)

- Przyjęto obszar, którego należy unikać „u wybrzeży Reunion” (ATBA - *Area To Be Avoided*), z sześciomiesięcznym okresem wdrożeniowym;
- Przyjęto rezolucję w sprawie zmienionych obowiązkowych systemów meldunkowych statków na obszarach ADRIREP (Morze Adriatyckie), SOUNDREP (Cieśnina Duńsko-Szwedzka) oraz BELTREP (obszar ruchu Storebælt). Chiny zgłosiły zastrzeżenia do rezolucji dotyczącej SOUNDREP;
- Zatwierdzono projekt okólnika w sprawie procedury reagowania statków na sygnały alarmowe DSC (MSC.1/Circ.1657/Rev.1);

- Zatwierdzono projekt okólnika MSC w sprawie wytycznych dotyczących utrzymania sprzętu komputerowego i systemów nawigacyjnych oraz środków łączności na statku;
- Przyjęto projekt rezolucji MSC w sprawie zmian do Światowego Systemu Radionawigacyjnego (rezolucja A.1046(27)), zmieniając załącznik do rezolucji A.1046(27) w celu uwzględnienia odpowiednich wymagań dotyczących systemów wspomagających;
- Zatwierdzono Wytyczne dotyczące przewożenia i użytkowania systemu elektronicznych publikacji nautycznych (ENP);
- Przyjęto projekt rezolucji MSC.379(93)/Rev.1 w sprawie standardów wydajności dla statkowych odbiorników systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS);
- Projekt stanowiska IMO na Światową Konferencję Radiokomunikacyjną 2027 (WRC-27) nie został ostatecznie zatwierdzony podczas sesji MSC 111. Ze względu na techniczny charakter proponowanych zmian, Komitet zdecydował o skierowaniu dokumentu z powrotem do Podkomitetu NCSR (sesja NCSR 13) w celu jego szczegółowego doprecyzowania.

Podkomitet ds. zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia – PPR 12 (luty, 2026)

- Zatwierdzono projekt zmian do Kodeksu IBC w celu uwzględnienia pozycji zawartych w wykazie 1 okólnika MEPC.2. Zmiany obejmują zastosowanie specjalnego wymogu 16.2.7 w odniesieniu do dwunastu dodatkowych produktów oraz dwóch nowych dodatków do czyszczenia zbiorników;
- Odnotowano, że Podkomitet zgodził się przekazać propozycję dotyczącą potencjalnych zmian w Kodeksie IMSBC w celu zapobiegania transportowi granulatu z tworzyw sztucznych luzem do Podkomitetu CCC w celu dalszego rozpatrzenia;
- Odnotowano projekt poprawek do zatwierdzenia i przyjęcia przez Komitet MEPC, które dotyczą prawidła 15 Załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz Dodatku I, a zawierają nowe wymaganie zgodnie z którym nowe zbiornikowce do przewozu ropy naftowej miałyby być wyposażone w zawory P/V o ciśnieniu otwarcia wynoszącym co najmniej 0,20 Bara, a w szczególności wniosek SSE, że taki wymóg nie miałby żadnych negatywnych skutków dla bezpieczeństwa.

Podkomitet ds. implementacji instrumentów IMO – III 11 (lipiec, 2025)

- Zatwierdzono projekt okólnika MSC dotyczącego procesu analizy wypadków, procedur sporządzania raportów oraz badań opartych na danych;
- Zatwierdzono projekt okólnika serii MSC-MEPC.5 zawierającego wytyczne dotyczące ocen i wniosków o przeprowadzanie zdalnych przeglądów i audytów (Kodeksu ISM i ISPS), pod warunkiem analogicznej decyzji MEPC;
- Zatwierdzono projekt ujednoliconej interpretacji dotyczącej daty ukończenia przeglądu i weryfikacji, na których opierają się certyfikaty (okólnik MSC-MEPC.5/Circ.3/Rev.1), pod warunkiem analogicznej decyzji MEPC.

Podkomitet ds. statkowych systemów i wyposażenia - SSE 12 (marzec, 2026) – sprawy pilne

Komitet potwierdził uzgodnienia Podkomitetu i wyraził zgodę na następujące działania:

- Przegląd paragrafu 1.3.26 Kodeksu MODU z 2009 roku w celu uwzględnienia odniesień do testowania przegród klasy „H", co stanowi poprawkę wynikającą z rewizji Kodeksu FTP z 2010 roku;
- Opracowanie projektu poprawek do Kodeksu jednostek szybkich z 2000 r. (Kodeks HSC) w zakresie wymogu posiadania tratw ratunkowych samoprostujących lub zakrytych odwracalnych na nowych jednostkach;
- Usunięcie nieaktualnych ujednoliconych interpretacji (UI) z okólników MSC.1/Circ.1120 oraz MSC.1/Circ.1203 (i innych powiązanych), których treść została włączona do poprawek do Kodeksu FTP 2010;

- Przekazanie zadania opracowania tymczasowych wytycznych dla statków wykorzystujących bateryjne systemy magazynowania energii (BESS) do Podkomitetu ds. projektowania i konstrukcji statków (SDC);
- Poinstruowanie Grupy korespondencyjnej ds. bezpieczeństwa GHG (ustanowionej na SSE 12), aby złożyła raport ze swoich prac bezpośrednio do Podkomitetu SDC 13.

Szablony formularzy zgłoszeń utraty kontenerów

Komitet postanowił zwrócić się do Sekretariatu o dostosowanie istniejącego okólnika CCC.1/Circ.7 dotyczącego wymogów w zakresie zgłaszania utraty kontenerów do organizacji zgodnie z prawidłami V/31 i V/32 Konwencji SOLAS, poprzez dodanie propozycji zawierającej wzory formularzy zgłoszeń utraty kontenerów oraz obserwacji dryfujących kontenerów. Ponadto wezwał państwa członkowskie do promowania stosowania tych wzorów przez kapitanów przy zgłaszaniu takich zdarzeń państwom nadbrzeżnym i państwom bandery.

Nowe propozycje punktów prac dla Podkomitetów

Podkomitet SSE

- Zmiana pkt. 4.6.3.1 Kodeksu LSA w celu usunięcia niejasności w zakresie wymagań dotyczących koloru uprzęży bezpieczeństwa w łodziach ratunkowych swobodnego spadku;
- Zmiana pkt. 3.5.4 i tabeli 19.1 prawidła II-2/19 SOLAS w celu wyjaśnienia przypadków, w których dopuszcza się zmniejszoną wydajność wentylacji w ładowniach kontenerów przewożących towary niebezpieczne;
- Przegląd Zrewidowanych zharmonizowanych procedur sprawozdawczych (MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1) – raportów wymaganych na mocy prawideł I/21 i XI-1/6 SOLAS oraz Konwencji MARPOL, art. 8 i 12, które stanowią podstawę raportów przekazywanych do modułu wypadków i incydentów morskich (MCI) w systemie GISIS.

Podkomitet CCC

- Nowelizacja Zaleceń dotyczących bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach w odniesieniu do fumigacji ładowni (MSC.1/Circ.1264/Rev.1) oraz Zaleceń dotyczących bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach (MSC.1/Circ.1358/Rev.1).

Podkomitet III

- Aktualizacja okólnika MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 w celu poprawy jakości danych dotyczących wypadków morskich oraz ich skuteczniejszej analizy w ramach zintegrowanego systemu informacji żeglugowej IMO (GISIS).

Nieobowiązkowe wytyczne bezpieczeństwa dotyczące pływających jednostek bez napędu własnego wyposażonych w reaktory jądrowe (FPU)

MSC 111 rozpatrzył propozycję nowego punktu porządku obrad dotyczącego opracowania nieobowiązkowych wytycznych bezpieczeństwa dla pływających jednostek bez napędu własnego wyposażonych w reaktory jądrowe (FPU). Niniejsza propozycja wypełniłaby lukę legislacyjną, ponieważ obecnie w Podkomitecie SDC są prowadzone prace nad zmianą Kodeksu jądrowego w zakresie statków jądrowych z napędem własnym.

Komitet zwrócił się do Sekretariatu o nawiązanie współpracy z Międzynarodową Agencją Energii Atomowej (MAEA) w ramach trwających prac tej agencji dotyczących jądrowych FPU/FNPP oraz o przedstawianie sprawozdań z wszelkich istotnych zmian na przyszłych sesjach Komitetu. MSC zaprosił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje do przedłożenia w odpowiednim czasie nowych propozycji punktów agendy, które uwzględnią istotne zmiany wypracowane obecnie przez MAEA w tym obszarze.

Sprawy różne

Międzynarodowy Organ ds. Oceny Jakości (IQARB)

Komitet odnotował, że w styczniu 2025 r. Międzynarodowy organ ds. oceny jakości (IQARB) przekształcił się w jeden podmiot prawny, łącząc działalność dawnej jednostki ds. zapewnienia jakości i certyfikacji (QACE) oraz IQARB pod wspólnym kierownictwem.

Na posiedzeniu MSC 111 zaproponowano nawiązanie formalnych powiązań między IMO a IQARB poprzez wyznaczenie obserwatora IMO w tej organizacji, co umożliwiłoby IQARB składanie kwartalnych sprawozdań dla MSC na temat wyników działalności organizacji uznanych (RO) oraz rozwoju sytuacji w IQARB. Pozwoliłoby to również na udostępnianie zanonimizowanych ustaleń z audytów IMSAS dotyczących kwestii delegowania uprawnień/nadzoru w celu wzmocnienia ocen IQARB.

MSC 111 zgodził się co do potrzeby powołania obserwatora IMO przy IQARB i zwrócił się do Rady o rozważenie odpowiednich zapisów budżetowych w tej sprawie.

Zwiększenie odporności telekomunikacyjnych kabli podmorskich

Podczas sesji omówiono działania mające na celu zwiększenie odporności telekomunikacyjnych kabli podmorskich, opierając się na wynikach Drugiego Międzynarodowego Szczytu ds. Odporności Kabli Podmorskich (*Second International Submarine Cable Resilience Summit*), który odbył się w dniach 2–3 lutego 2026 r. w Porto (Portugalia) pod egidą Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU).

W ramach szczytu przyjęto deklarację i rekomendacje służące wzmocnieniu międzynarodowej współpracy w zakresie ochrony kabli, z których dwie uznano za szczególnie istotne dla IMO:

- Rekomendacja 7 - Włączenie tematyki bezpieczeństwa nawigacji w pobliżu kabli podmorskich do programu szkolenia podstawowego (*Basic Safety Training*) w ramach Konwencji STCW.
- Rekomendacja 8 - Wprowadzenie obowiązkowych inspekcji mocowania i zabezpieczania kotwic w ramach kontroli państwa bandery oraz państwa portu (PSC), aby zapobiegać mechanicznym uszkodzeniom kabli.

Komitet, biorąc pod uwagę dane o wysokiej częstotliwości uszkodzeń kabli przez statki oraz wynikające z tego ryzyko dla marynarzy, polecił podkomitetom:

- HTW 13 - rozważyć rekomendację 7 w ramach trwającego kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW (punkt prac 6.17).
- III 12 - przeanalizować rekomendację 8 i ocenić, czy niezbędne działania mogą zostać podjęte w ramach istniejących programów prac.

Oba podkomitety zostały zobowiązane do zaraportowania wyników swoich analiz bezpośrednio do Komitetu. Dodatkowo państwa członkowskie zaproszono do zgłaszania propozycji nowych punktów prac dotyczących innych aspektów ochrony kabli podmorskich.

Standardy eksploatacyjne dla sztucznej inteligencji w wyposażeniu morskim

Podczas sesji zwrócono uwagę na istotne braki w obecnych ramach regulacyjnych IMO (takich jak Konwencja SOLAS czy Kodeks ISM) w zakresie oceny systemów sztucznej inteligencji (AI) wbudowanych w urządzenia nawigacyjne, radiowe i pokładowe. Delegacje podkreśliły, że technologie AI są już powszechnie stosowane w operacjach morskich i nie ograniczają się jedynie do sprzętu na statkach, ale są wdrażane również przez lądowe firmy technologiczne. Aby uniknąć barier rynkowych i zapewnić bezpieczeństwo, zaproponowano opracowanie standardów skupiających się wyłącznie na systemach AI pełniących funkcje związane z bezpieczeństwem.

Kluczowe obszary, które mają objąć przyszłe prace, to:

- Zarządzanie ryzykiem oraz jakość i nadzór nad danymi;
- Dokładność, odporność i cyberbezpieczeństwo systemów;
- Nadzór ludzki, przejrzystość działania oraz dokumentacja techniczna.

Komitet MSC 111 zaprosił państwa członkowskie oraz organizacje międzynarodowe do przygotowania formalnego wniosku o nowy punkt porządku obrad. Celem jest opracowanie nieobowiązkowego instrumentu dotyczącego wykorzystania AI w urządzeniach o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa.

Podczas dyskusji niektóre delegacje sugerowały, aby zakres przyszłych prac był jeszcze szerszy i obejmował cały łańcuch powiązany z wykorzystaniem AI na statkach, uwzględniając przy tym obawy państw portu oraz państw nadbrzeżnych.

Cyfryzacja żeglugi morskiej

MSC zatwierdził strategię IMO w zakresie cyfryzacji żeglugi morskiej, opracowaną przez FAL 50, oraz plan prac dotyczący jej wdrożenia, a także uzgodnił, że przedłoży przedmiotową strategię do rozpatrzenia i jednoczesnego zatwierdzenia na posiedzenie MEPC 85. MSC zachęcił również do udziału w Grupie korespondencyjnej ds. opracowania strategii IMO w zakresie cyfryzacji żeglugi morskiej w celu wniesienia wkładu w plan działania.

MSC 111-22 - Report Of The Maritime Safety Committee On Its 111th Session
MSC 111-22-Add.1
MSC 111-22-Add.2
MSC 111-22-Add.3