



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 12/2026

Najważniejsze postanowienia 12. sesji Podkomitetu Przewozu Ładunków i Kontenerów IMO (CCC 12)

Dwunasta sesja Podkomitetu Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) odbyła się w Londynie w dniach 14-18 września br.

Najważniejsze decyzje Podkomitetu przedstawiono poniżej.

Kodeks IGF i paliwa alternatywne

Projekt zmian do Tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo (MSC.1/Circ.1621)

Zakończono prace nad zmianami do Tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo (okólnik MSC.1/Circ.1621), których zatwierdzenie nastąpi na posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego w czerwcu 2027 r. (MSC 113). Obszerne zmiany techniczne obejmują wprowadzenie szczegółowych wymagań dotyczących toksyczności, bunkrowania, bezpieczeństwa przeciwpożarowego, eksploatacji oraz ochrony personelu.

Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo zostały pierwotnie zatwierdzone w 2020 r. Biorąc pod uwagę doświadczenia branży, Podkomitet dokonał ich aktualizacji w zakresie:

- Wymagań dotyczących toksyczności metanolu (kwestie, które należy uwzględnić podczas oceny ryzyka, alarmów itp.);
- Dalszego dostosowywania Wytycznych do Kodeksu IBC;
- Przepisów dotyczących koferdamów – utrzymano wymóg minimalnej odległości granicznej wynoszącej 600 mm; dodano detekcję gazu opartą na pobieraniu próbek sekwencyjnych jako alternatywę dla pobierania próbek ciągłych;
- Przepisów dotyczących stacji bunkrowania, systemu bunkrowania (który ma być wyposażony w przewody odprowadzania oparów) oraz operacji bunkrowania;
- Przepisów dotyczących niezależnych zbiorników paliwa i obudów wtórnych dla systemów zasilania paliwem;
- Przepisów dotyczących rur odpowietrzających;
- Przepisów dotyczących zbiorników retencyjnych;
- Przepisów dotyczących systemów odpowietrzania/odprowadzania ciśnienia;
- Wymagań dotyczących czujników tlenu w każdej przestrzeni wyposażonej w systemy gazów obojętnych;
- Przepisów dotyczących materiałów;
- Wprowadzenia minimalnej wentylacji w warunkach normalnych (10 wymian powietrza na godzinę) oraz minimalnej wentylacji awaryjnej (30 wymian powietrza na godzinę);
- Nowych rozdziałów dotyczących ochrony personelu, szkoleń i ćwiczeń z zakresu postępowania w sytuacjach zagrożenia.

Włączenie tymczasowych wytycznych do Kodeksu IGF jako przepisów obowiązkowych nastąpi prawdopodobnie później, po zebraniu dalszych doświadczeń.

Projekt Tymczasowych wytycznych dotyczących statków wykorzystujących paliwa olejowe o niskiej temperaturze zapłonu

Rozpoczęto prace nad nowym zestawem tymczasowych wytycznych dotyczących paliw olejowych o temperaturze zapłonu w zakresie od 52°C do 60°C. Podobnie jak w przypadku innych wytycznych dotyczących „paliw alternatywnych”, dokument ten ma charakter celowy i po opublikowaniu będzie można go wykorzystywać do wykazania alternatywnych rozwiązań konstrukcyjnych zgodnie z prawidłem II-1/55 SOLAS. Ze względu na ograniczenia czasowe nie udało się sfinalizować tego

projektu, który został skierowany do grupy korespondencyjnej do dalszych prac. Jego ostateczne zatwierdzenie nastąpi podczas CCC 13.

Projekt zmian do Tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących instalacje zasilane ogniwami paliwowymi (MSC.1/Circ.1647)

Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących instalacje zasilane ogniwami paliwowymi (MSC.1/Circ.1647) zostały zatwierdzone w 2022 r. Obecna aktualizacja ma na celu uwzględnienie doświadczeń branżowych oraz wniosków wyciągniętych z dotychczasowych praktyk. Ze względu na ograniczenia czasowe nie przeprowadzono szczegółowego przeglądu technicznego a dalsze prace będą kontynuowane korespondencyjnie. Tematy wskazane do dalszej dyskusji obejmują:

- Zmianę klasyfikacji pomieszczeń z ogniwami paliwowymi z obszaru niebezpiecznego strefy 1 na strefę 2;
- Przegląd obecnych wymagań dotyczących wentylacji, które mogą być zbyt konserwatywne;
- Przegląd wymogu dotyczącego przegród ognioodpornych klasy A-60 dla pomieszczeń z ogniwami paliwowymi, który może być zbyt konserwatywny;
- Potrzebę rozszerzenia zakresu wytycznych o wysokotemperaturowe ogniwa paliwowe (SOFC i MCFC); oraz
- Uwzględnienie w pracach nad Wytycznymi okólnika MSC.1/Circ.1701 (Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących wodór jako paliwo) w celu zachowania spójności między tymi dwoma zestawami przepisów.

Oczekuje się, że przegląd Wytycznych zostanie zakończony do 2027 r. (CCC 13), a jego zatwierdzenie nastąpi podczas sesji MSC 114 w 2028 r.

Projekt zmian do Kodeksu IGF w sprawie stosowania LNG jako paliwa

Ze względu na ograniczenia czasowe projekty zmian dotyczące zagadnień przedstawionych poniżej zostały przekazane grupie korespondencyjnej w celu dalszej dyskusji i podjęcia decyzji podczas CCC 13:

- Wprowadzenie szczegółowych wymagań technicznych dotyczących rur odpowietrzających silników spalinowych wewnętrznego spalania;
- Dostosowanie do Kodeksu IGC w zakresie dysz systemów na mgłę wodną w celu uwzględnienia przewidywanych wycieków;
- Nowe wymagania dotyczące izolacji konstrukcji nośnych zbiorników paliwowych na otwartym pokładzie, jeśli znajdują się one nad zbiornikami ładunkowymi przeznaczonymi do przewozu cieczy niebezpiecznych (zagadnienie dotyczy zbiornikowców);
- Zapisy dotyczące rur odpowietrzających gazu paliwowego, które stanowią część systemu rurociągów gazu paliwowego;
- Wyjaśnienie wymagań, które należy przedłożyć administracjom (lub organizacjom uznanym) przy ubieganiu się o zatwierdzenie pojedynczych wspólnych kotłowni stosowanych w przyłączy paliwowym do odbiornika gazu;
- Ogólne zmiany mające na celu lepsze zrozumienie wymagań, takie jak usunięcie terminologii bez jasnej definicji, aktualizacja odniesień oraz dalsze wyjaśnienia niejednoznacznych przepisów.

Zaktualizowany plan prac dotyczący opracowania nowych wytycznych w zakresie bezpiecznego stosowania paliw alternatywnych zgodnie z Kodeksem IGF

W celu wsparcia redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, Podkomitet opracował plan prac dotyczący opracowania nowych wytycznych w zakresie bezpiecznego stosowania paliw alternatywnych zgodnie z Kodeksem IGF.

Projekt Tymczasowych wytycznych dotyczących statków wykorzystujących paliwa olejowe o niskiej temperaturze zapłonu	2025-2028
Zmienione wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących alkohol metylowy/etylowy jako paliwo	2025-2027
Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących instalacje zasilane ogniwami paliwowymi	2026-2028
Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących systemy wychwytywania i składowania dwutlenku węgla	2026-2029
Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących LPG (MSC.1/Circ.1666)	2028-2030
Zmienione tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków wykorzystujących amoniak jako paliwo	2027-2029

Spotkanie Międzyzesesyjnej grupy roboczej ds. paliw alternatywnych (ISWG – AF 4) zaplanowano na 13–17 września 2027 r., tuż przed 13. sesją Podkomitetu Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC 13). Grupie wyznaczono zadanie kontynuowania prac nad projektem *Tymczasowych wytycznych dla statków wykorzystujących paliwa olejowe o niskiej temperaturze zapłonu* oraz nad projektem zmian do *Tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących instalacje zasilane ogniwami paliwowymi* (MSC.1/Circ.1647).

Nowe technologie wspierające redukcję emisji gazów cieplarnianych

Projekt tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących systemy wychwytywania i składowania dwutlenku węgla

Biorąc pod uwagę zagrożenia bezpieczeństwa związane z integracją okrętowych systemów wychwytywania dwutlenku węgla (OCCS) ze statkami, rozpoczęto opracowywanie nowego zestawu tymczasowych wytycznych opartych na celach i ryzyku. Do tymczasowych wytycznych będą dodawane załączniki zawierające szczegółowe wymagania normatywne w miarę rozwoju poszczególnych technologii.

Zakłada się, że główne cele i wymagania funkcjonalne zostaną opracowane w okresie międzysesyjnym. Tekst normatywny zostanie przygotowany dla sprawdzonych technologii, począwszy od technologii wychwytywania poprzez absorpcję chemiczną, a potencjalnie także mineralizacji, w celu włączenia ich do załączników. Oczekuje się, że wytyczne zostaną sfinalizowane w 2028 r. podczas 14. sesji Podkomitetu Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC 14).

Bezpieczeństwo ładunków i transport

Projekty zmian do Kodeksu IMSBC i jego Suplementów

Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) jest regularnie poddawany przeglądowi w celu włączenia nowych substancji oraz uwzględnienia nowych wymagań dotyczących substancji istniejących. Oczekuje się, że Poprawkę nr 09-27 będzie można stosować na zasadzie dobrowolności od 1 stycznia 2028 r., pod warunkiem uzyskania zgody państwa bandery, a od 1 stycznia 2029 r. stanie się ona obowiązkowa.

Przedstawione poniżej projekty zmian, wraz z kilkoma nowymi i zaktualizowanymi wykazami ładunków, co do których osiągnięto porozumienie co do zasady, zostały przekazane do Grupy Redakcyjno-Technicznej (E&T 45) w celu dalszego rozpatrzenia i sfinalizowania. Oczekuje się, że wynikające z tego projekty zmian zostaną przyjęte przez MSC 113 w czerwcu 2027 r.

Podkomitet CCC przekazał Grupie Redakcyjno-Technicznej (E&T 45) w celu dalszego rozpatrzenia

i sfinalizowania projekty zmian, wraz z kilkoma nowymi i zaktualizowanymi indywidualnymi kartami ładunków. Oczekuje się, że projekty zmian następujących ładunków zostaną przyjęte przez MSC 113 w czerwcu 2027 r.: gruboziarniste granulaty bituminowe (C), błoto wapnienne (A), mullit (C), kaolinit (C), nieprzetworzony popiół z dna spalarni (A i B), glina zanieczyszczona węglowodorami, PFAS, azbestem i metalami ciężkimi lub ich kombinacją (A i B), tabularny tlenek glinu (C), wysyłana bezpośrednio ruda spodumenu (C), niestanowiące zagrożenia makuchy grupy C. *

* Grupy ładunków

- A – ładunki, które mogą ulec upłynnieniu, jeśli są transportowane przy wilgotności przekraczającej ich dopuszczalny limit wilgotności transportowej (TML);
- B – ładunki stwarzające zagrożenie chemiczne, które może doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji na statku;
- C – ładunki niesklasyfikowane w grupie A ani B.

Propozycja zmiany sekcji 4.2 Kodeksu IMSBC (Przekazywanie informacji)

Podkomitet rozpatrzył propozycję wprowadzenia zmian do sekcji 4.2 Kodeksu IMSBC dotyczących informacji o ładunku oraz wzoru formularza zgłoszenia, które ma dostarczyć nadawca dla ładunków przewożonych luzem w zakresie wymogów dotyczących dodatkowych zagrożeń oraz zagrożeń związanych z materiałami niebezpiecznymi przewożonymi wyłącznie w postaci luzem (MHB).

Zmiany zakładają:

- 1) wyraźne nałożenie na nadawcę obowiązku dostarczenia informacji dotyczących zagrożeń dodatkowych związanych z ładunkiem;
- 2) wprowadzenie odniesień do zagrożeń MHB określonych w pkt 9.2.3.1.5 Kodeksu; oraz
- 3) dodanie wymogów dotyczących przedłożenia dodatkowych świadectw, takich jak świadectwo odporności na warunki atmosferyczne oraz świadectwo zwolnienia, do istniejącego pkt 4.2.2.10 dotyczącego świadectwa zawartości wilgoci i dopuszczalnego limitu wilgotności transportowej.

Podkomitet zgodził się co do zasady na powyższą propozycję i przekazał ją do grupy E&T 45 w celu rozpatrzenia oraz ewentualnego włączenia do projektu poprawki nr 09-27 do Kodeksu IMSBC.

Pozostałe zagadnienia przekazane do E&T 45

Poniższe kwestie przekazano grupie E&T w celu dalszego rozpatrzenia i przedstawienia sprawozdania na posiedzeniu CCC 13:

- 1) Projekt zmian dotyczących numerów identyfikacyjnych ładunków masowych - projekt zmian wprowadza unikalne numery ładunków masowych (BC Nos.) do stosowania wraz z numerami BCSN dla wszystkich wymienionych ładunków w celu poprawy identyfikacji ładunków, wsparcia elektronicznej wymiany danych oraz zmniejszenia ryzyka błędnej identyfikacji ładunków.
- 2) Wytyczne dotyczące wymagań wentylacyjnych, w tym wytyczne dla statków przewożących ładunek bezpośrednio redukowanego żelaza (DRI (D)), dotyczące powiązań między stosowanymi wymaganiami określonymi w Kodeksie IMSBC, Konwencji SOLAS oraz Konwencji o liniach ładunkowych. Kluczowym elementem jest tutaj rozróżnienie między projektem a eksploatacją - wymagania Kodeksu IMSBC w tym zakresie to wymagania eksploatacyjne dotyczące działania systemów wentylacyjnych podczas przewozu ładunku, natomiast prawidło II-2/5.2.1.1 Konwencji SOLAS oraz przepis 19 ust. 3 Załącznika I do Konwencji o liniach ładunkowych dotyczą aspektów projektowych systemów wentylacyjnych. Odnoszą się one do różnych aspektów systemów wentylacyjnych i nie są ze sobą sprzeczne.
- 3) Nowe projekty kart indywidualnych dla drobnych granulatów bituminowych, uleksytu, diatomitu, konkrecji polimetalicznych, grafitu amorficznego oraz drobnego grafitu amorficznego.

- 4) Sprawę aktualizacji wygasłych norm i okólników, do których odwołuje się poprawka 08-25 do Kodeksu IMSBC.

Projekt poprawek do Kodeksu IMDG (Poprawka 44-28)

Przedstawione propozycje zostały skierowane do Grupy E&T 46, która zbierze się wiosną 2027 r. w celu dalszego rozpatrzenia i opracowania szczegółowych projektów przepisów. Oczekuje się, że zostaną one przyjęte na 114 sesji MSC (2028 r.).

Proponowana zmiana w punkcie 5.4.1.4.3.8 – Baterie sodowo-jonowe (SP376 / SP377)

Opakowania zawierające baterie sodowo-jonowe przewożone na podstawie przepisu specjalnego SP376 (baterie uszkodzone lub wadliwe) lub SP377 (baterie przeznaczone do utylizacji lub recyklingu) muszą być wyraźnie oznakowane odpowiednimi sformułowaniami, takimi jak: „DAMAGED/DEFECTIVE” (uszkodzone/wadliwe), „SODIUM ION BATTERIES FOR DISPOSAL” (baterie sodowo-jonowe do utylizacji), „SODIUM ION BATTERIES FOR RECYCLING” (baterie sodowo-jonowe do recyklingu). Jednakże punkt 5.4.1.4.3.8 Kodeksu IMDG nie wymagał dotąd, aby te kluczowe opisy były odzwierciedlone w deklaracji towarów niebezpiecznych w dokumencie przewozowym.

Zmiana ma na celu usunięcie tej rozbieżności i zagwarantowanie, że dokumenty przewozowe będą jednoznacznie wskazywać stan techniczny lub planowane przeznaczenie baterii sodowo-jonowych. Zapewni to niezbędne informacje o zagrożeniach dla wszystkich osób i służb zaangażowanych w proces transportowy.

Proponowana zmiana w przepisie specjalnym SP188 – zwolnienie dla baterii w transporcie kontenerowym

Zidentyfikowano potencjalną lukę w przepisie SP188, który zwalnia małe baterie litowe i sodowe z większości wymagań dotyczących transportu towarów niebezpiecznych. O ile pojedyncze opakowania baterii stwarzają stosunkowo niskie ryzyko, o tyle ich duże ilości mogą być skonsolidowane w ramach jednej jednostki transportowej (CTU) bez odpowiedniej dokumentacji towarów niebezpiecznych, oznakowania czy wiedzy przewoźnika. Skutkuje to poważnym, ukrytym zagrożeniem pożarowym podczas transportu. Zaproszono do nadsyłania propozycji projektów poprawek w tej sprawie do Grupy E&T 46.

Proponowane poprawki do punktu 7.3.7.2 Kodeksu IMDG precyzujące zagrożenia własne substancji samoreaktywnych i nadtlenków organicznych

Kodeks IMDG umieszcza obecnie przepisy dotyczące zagrożenia wybuchem dla substancji samoreaktywnych i nadtlenków organicznych w sekcji wymagań dotyczących kontroli temperatury. Stwarza to ryzyko błędnej interpretacji, że wymogi te odnoszą się wyłącznie do ładunków przewożonych w kontrolowanej temperaturze.

Proponowane zmiany mają na celu nowelizację punktu 7.3.7.2 Kodeksu IMDG i dostosowanie go do Przepisów Modelowych ONZ (UN Model Regulations).

Wymóg dotyczący zagrożenia wybuchem będzie jednoznacznie stosować się do wszystkich substancji samoreaktywnych, nadtlenków organicznych oraz substancji polimeryzujących załadowanych do zamkniętych jednostek transportowych (CTU), niezależnie od tego, czy wymagają one kontroli temperatury.

Rewizja Kodeksu postępowania IMO/ILO/UNECE (Kodeks CTU) dotyczącego pakowania jednostek transportowych

Kodeks CTU, opracowany wspólnie przez IMO, Międzynarodową Organizację Pracy (ILO) oraz Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (UNECE), zawiera uznane na całym świecie wytyczne dotyczące bezpiecznego pakowania, obsługi i transportu ładunków w jednostkach transportowych (CTU – Cargo Transport Units), w tym w kontenerach frachtowych, pojazdach drogowych i wagonach kolejowych.

Choć Kodeks nie ma charakteru obowiązkowego, jest powszechnie uznawany za globalny punkt odniesienia oraz standard dobrych praktyk w zakresie pakowania i zabezpieczania ładunków w transporcie.

Z uwagi na znaczny rozwój wymogów prawnych, technologii oraz praktyk branżowych, jaki nastąpił od czasu publikacji Kodeksu w 2014 roku, Podkomitet CCC zatwierdził gruntowną rewizję Kodeksu CTU, przygotowaną przez połączoną grupę ekspertów. Projekt okólnika MSC zawierający zaktualizowany Kodeks zostanie przygotowany i przedłożony do oficjalnego zatwierdzenia podczas sesji MSC 112 w grudniu 2026 r. Podkomitet uzgodnił również utworzenie stałego Organu Technicznego (Technical Body), którego zadaniem będzie regularne aktualizowanie Kodeksu CTU w przyszłości.

Mocowanie ładunku

CCC 12 zakończył prace nad zmianami do okólnika MSC.1/Circ.1353/Rev.2. Zmienione wytyczne umożliwiają wykorzystanie oprogramowania do mocowania ładunku w celu ułatwienia sporządzania Poradnika zabezpieczania ładunku (CSM) i mają zostać przedłożone do zatwierdzenia na MSC 113 w czerwcu 2027 r. Podkomitet uzgodnił również propozycję włączenia do Kodeksu CSS nowego załącznika zawierającego znormalizowaną metodę oceny skuteczności rozwiązań w zakresie zabezpieczania kontenerów na statkach kontenerowych, przy czym docelowym rokiem zakończenia prac jest rok 2030.

Należy przypomnieć, że prawo VI/5.6 SOLAS nakłada obowiązek załadunku, rozmieszczenia i zamocowania wszystkich ładunków (z wyjątkiem ładunków masowych stałych i płynnych) oraz jednostek ładunkowych i transportowych podczas całej podróży zgodnie z Podręcznikiem Mocowania Ładunku (CSM – *Cargo Securing Manual*), zatwierdzonym przez administrację morską. CSM powinien być sporządzony zgodnie ze Zmienionymi wytycznymi zawartymi w okólniku MSC.1/Circ.1353/Rev.2.

Dotychczasowe wytyczne nie zawierały jednolite określonych standardów dla oprogramowania wspomagającego obliczenia mocowań, mimo że jest ono powszechnie stosowane na kontenerowcach. Różne aplikacje stosowały odmienne metodologie, założenia i algorytmy, co prowadziło do niespójnych ocen bezpieczeństwa mocowania kontenerów.

Podkomitet CCC sfinalizował projekt poprawek do okólnika MSC.1/Circ.1353/Rev.2. Wprowadzają one tymczasowe wymagania techniczno-eksploatacyjne dla oprogramowania do obliczania mocowań w formie Dodatku (Appendix), co umożliwia formalne wykorzystanie oprogramowania jako uzupełnienia Podręcznika CSM.

Standard ten określa jednolite wymagania dotyczące:

- funkcjonalności oprogramowania oraz zastosowanych metod obliczeniowych i tolerancji,
- instrukcji obsługi i interfejsu człowiek-maszyna (HMI),
- procedur zatwierdzania, testowania oraz inspekcji,
- wymiany danych i integracji z zewnętrznymi systemami okrętowymi.

Harmonogram i zasady stosowania (wg daty położenia stępki / etapu budowy)	
Data położenia stępki / budowy	Zakres stosowania wytycznych
Od 1 lipca 2027 r. (lub po tej dacie)	Stosuje się pełne Zmienione Wytyczne włącznie z nowym Dodatkiem określającym standardy dla oprogramowania do mocowań.

Od 1 stycznia 2015 r. do 30 czerwca 2027 r.	Stosuje się pełne Zmienione Wytyczne, z wyjątkiem nowego Dodatku dotyczącego oprogramowania.
Przed 1 stycznia 2015 r.	Stosuje się wyłącznie rozdziały od 1 do 4 Zmienionych Wytycznych.
Stosowanie dobrowolne (dowolna data)	Administracje są zachęcane do stosowania pełnych wytycznych (wraz z Dodatkiem) dla każdego kontenerowca, pod warunkiem ponownego zatwierdzenia całego Podręcznika CSM przez Administrację.