



# OŚRODEK DS. IMO

## BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 4/2024

# Najważniejsze postanowienia 10 sesji Podkomitetu ds. Systemów i Wyposażenia Statków (SSE IMO)

Na 10. sesji Podkomitetu ds. Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE 10), która odbyła się w dniach 4 – 8 marca 2024 r. w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie, podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

#### **Najważniejsze zagadnienia poruszone na sesji obejmowały:**

1. Podkomitet rozważył potrzebę wprowadzenia wymagań dotyczących wentylacji dla częściowo zamkniętych łodzi i tratw ratunkowych w celu włączenia ich zarówno do Kodeksu LSA jak i rezolucji MSC 81(70). Na bieżącą sesję nie wpłynęły żadne dokumenty. Jeśli żadne propozycje nie wpłyną na SSE 11, temat zostanie zamknięty.
2. Podkomitet uzgodnił poprawki do Kodeksów HSC z 1994 i 2000 roku, w celu zharmonizowania wymagań Kodeksów dotyczących przewozu kamizelek ratunkowych dla niemowląt z wymaganiami rozdziału III Konwencji SOLAS dla statków pasażerskich. Oczekuje się, że projekt zmian wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.
3. Podkomitet uzgodnił zmiany do cz. 1. rezolucji MSC.81(70) oraz okólnika MSC.1/Circ.1630/Rev.2 dotyczącego średniej wagi osoby dla testu prototypu samoprostowania dla całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych - 75 kg w przypadku łodzi ratunkowych przeznaczonych dla statków pasażerskich i 82,5 kg dla łodzi ratunkowych przeznaczonych dla statków towarowych.
4. Podkomitet uzgodnił poprawki do szeregu *Zmienionych ustandaryzowanych formularzy dotyczących oceny środków ratunkowych i raportów z prób* (okólniki MSC.1/Circ.1628/Rev.1, MSC.1/Circ.1630/Rev.2, MSC.1/Circ.1632) dotyczące materiałów odblaskowych.
5. Podkomitet rozważył zapisy zakazujące stosowania pian gaśniczych zawierających substancje fluorowane, oprócz PFOS. SSE odnotował, że przegląd okólnika MSC.1/Circ.1312 dotyczący zakazu stosowania substancji fluorowanych w koncentratkach środków pianotwórczych nie jest konieczny na tym etapie, a sprawa powinna zostać ponownie rozpatrzona w przypadku rozszerzenia zakazu na inne rodzaje koncentratów środków pianotwórczych na bazie fluoru.
6. Podkomitet uzgodnił projekt *Zmienionych norm projektowania, testowania i rozmieszczenia urządzeń zapobiegających przedostawaniu się płomienia do zbiorników ładunkowych na zbiornikowcach* (okólnik MSC/Circ.677) do zatwierdzenia przez MSC 109 i z datą wejścia w życie 2 lata później.
7. Podkomitet uzgodnił projekt ujednoczonej interpretacji wymagań przepisu II-1/26.2 Konwencji SOLAS w celu wyjaśnienia wymagań dotyczących niezawodności pojedynczych zasadniczych elementów napędowych dla statków pasażerskich. Projekt okólnika MSC zostanie przekazany na MSC 109 do zatwierdzenia z przewidywaną datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r. Podkomitet uzgodnił też inne ujednoczone interpretacje do przepisów Konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem, ochroną i środowiskiem.

#### **Środki ratunkowe (LSA)**

##### ***Nowe wymagania dotyczące wentylacji w jednostkach ratunkowych***

Komitet przyjął poprawki do Kodeksu LSA w zakresie wentylacji całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych - aby zapobiec koncentracji CO<sub>2</sub> w takich jednostkach wymagana będzie wentylacja o wydajności 5 m<sup>3</sup>/godz./os. Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2026 r. i będą dotyczyły jednostek ratunkowych instalowanych od 1 stycznia 2029 r. Jednocześnie Komitet zatwierdził wynikające z powyższej decyzji poprawki do rezolucji MSC.81(70), okólnika MSC MSC.1/Circ.1630/Rev.2 oraz rez. MSC.402(96).

SSE 10 rozważył potrzebę opracowania wymagań do Kodeksu LSA i rezolucji MSC.81(70) w zakresie wentylacji dla częściowo zamkniętych łodzi ratunkowych i tratw ratunkowych. Na bieżącą sesję nie wpłynęły żadne dokumenty. Jeśli żadne propozycje nie wpłyną na SSE 11, temat zostanie zamknięty.

W zależności od wyniku przyszłych dyskusji, mogą również zostać wprowadzone poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1630/Rev.2 (*Znowelizowane standardowe formularze raportów z testów jednostek ratunkowych*).

***Opracowanie wymagań projektowych i wymagań w zakresie testu prototypu dla urządzeń stosowanych w testach eksploatacyjnych systemów zwalniania łodzi ratunkowych swobodnego spadku bez ich wodowania***

SSE 10 rozważył opracowanie poprawek do Kodeksu LSA w celu uwzględnienia wymagań dotyczących projektowania urządzeń, z uwzględnieniem ciężaru łodzi ratunkowej oraz obciążenia uderzeniowego, które zachodzi podczas testu eksploatacyjnego systemu zwalniania łodzi ratunkowej swobodnego spadku bez jej wodowania (wodowanie symulowane). Wymagania dotyczące testów prototypu tych urządzeń stanowiłyby podstawę poprawek do rezolucji MSC.81(70) *Zmienione zalecenia dotyczące testowania środków ratunkowych w zakresie wentylacji całkowicie zamkniętych łodziach ratunkowych*.

***Projekt zmian do paragrafu 4.7.6.4 Kodeksu LSA***

SSE 10 zaproponował projekt poprawek do paragrafu 4.7.6.4 Kodeksu LSA do zatwierdzenia na następnej sesji SSE i późniejszego zatwierdzenia na MSC 110 i przyjęcia na MSC 111. Oczekuje się, że poprawki będą miały zastosowanie do łodzi ratunkowych swobodnego spadku zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

Projekt zakłada, że system zwalnający powinien zawierać urządzenie do testowania tego systemu pod obciążeniem bez wodowania łodzi, zaprojektowany ze współczynnikiem bezpieczeństwa wynoszącym co najmniej 6, na podstawie obliczonego maksymalnego obciążenia roboczego i wytrzymałości granicznej materiałów użytych do jego budowy, z uwzględnieniem obciążeń statycznych i dynamicznych; [mechanizm zwalniania powinien być wykonany z materiałów niekorozyjnych, które nie wymagają malowania oraz galwanizacji]. (Tekst w nawiasach kwadratowych zostanie omówiony w Grupie Korespondencyjnej ds. LSA).

***Poprawki do rezolucji MSC.81(70) (Znowelizowane zalecenie dotyczące testowania środków ratunkowych)***

SSE 10 rozważył poprawki do rezolucji MSC.81(70) biorąc pod uwagę projekt poprawek do paragrafu 4.7.6.4 Kodeksu LSA. Dyskusja skupiła się na części 1 (Test prototypu dla środków ratunkowych) załącznika do rezolucji MSC.81(70) dyskusja koncentrowała się głównie na tym, czy test powinien być przeprowadzony z obciążeniem próbnym równym 1,1-krotności ciężaru łodzi ratunkowej, jak wspomniano w paragrafie 6.3.1 załącznika do rezolucji MSC.402(96), czy z ciężarem całkowitym łodzi ratunkowej wraz z załogą w oparciu o instrukcje producenta zgodnie z postanowieniami prawidła SOLAS III/20.11.2.3. Nie udało się osiągnąć porozumienia w sprawie projektu poprawek; w związku z tym uzgodniono, że prace będą kontynuowane w Grupie Korespondencyjnej ds. LSA.

SSE 10 zgodził się rozszerzyć zakres pracy o rezolucje MSC.81(70) i MSC.402(96) oraz inne powiązane instrumenty, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez MSC 109.

***Przegląd rozdziału III Konwencji SOLAS i Kodeksu LSA***

SSE 10 rozpatrzył raport Międzysesyjnej Grupy roboczej ds. nowelizacji rozdziału III Konwencji SOLAS i Kodeksu LSA. Raport obejmuje zakończenie prac nad określeniem i klasyfikacją zagrożeń występujących podczas przenoszenia ratowanej osoby (ze statku na statek lub ze statku na śmigłowiec) oraz rozważania dotyczące statusu „statku nieuregulowanego”.

SSE 10 uzgodnił projekt harmonogramu prac, który ma ułatwić opracowanie wymagań funkcjonalnych i standardów wydajności dla rozdziału III SOLAS i Kodeksu LSA, do rozważenia przez Grupę Korespondencyjną ds. LSA.

**Poprawki do rozdziału III Konwencji SOLAS i rozdziału IV Kodeksu LSA w zakresie przewozu tratw samoprostujących się lub tratw namiotowych odwracalnych na nowych statkach**

Podkomitet rozpatrzył propozycję ustanowienia wymagań dot. obowiązku wyposażenia wszystkich statków pasażerskich i towarowych w samoprostujące lub odwracalne, zadaszone tratwy ratunkowe, które uwzględnią doświadczenia związane z ich przewozem i stosowaniem w zakresie bezpieczeństwa, rozmieszczenia, kosztów oraz wymagań technicznych.

Na sesji rozważono również propozycję ograniczenia zakresu stosowania poprawek do rozdziału III Konwencji SOLAS i rozdziału IV Kodeksu LSA w następujący sposób:

- 1) wyłączenie z zakresu poprawek statków towarowych; oraz
- 2) w przypadku statków pasażerskich, wyłączenie tratw ratunkowych używanych z urządzeniami do wodowania i tratw ratunkowych o małych rozmiarach (np. dla nie więcej niż 25 osób).

Podkomitet nie osiągnął konsensusu w sprawie zakresu zastosowania i zwrócił się do zainteresowanych państw członkowskich i organizacji międzynarodowych o przesyłanie na SSE 11 dalszych uargumentowanych propozycji w tej sprawie.

**Opracowanie poprawek do paragrafu 8.3.5 i Załącznika 1 Kodeksów HSC z 1994 r. i 2000 r.**

SSE rozważył opracowanie poprawek do Kodeksów HSC z 1994 i 2000 roku, w celu zharmonizowania wymagań dotyczących przewozu kamizelek ratunkowych w Kodeksach zgodnie z wymaganiami rozdziału III Konwencji SOLAS. Poprawki mają na celu zapewnienie, że bezpieczeństwo niemowląt w razie niebezpieczeństwa jest takie samo zarówno na jednostkach HSC, jak i na innych statkach pasażerskich.

Zgodnie z projektem poprawek do paragrafu 8.3.5 Kodeksu HSC 1994 i 2000, na wszystkich jednostkach, nie później niż w dniu pierwszego przeglądu odnowieniowego w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie, powinny być zapewnione następujące elementy:

- „.1 na jednostkach pasażerskich odbywających podróże krótsze niż 24 godziny, należy przewidzieć pasy ratunkowe dla niemowląt w liczbie równej co najmniej 2,5% ogólnej liczby pasażerów na statku;
- .2 na jednostkach pasażerskich odbywających podróże trwające 24 godziny lub dłużej, należy zapewnić pas ratunkowy każdemu niemowlęciu znajdującemu się na statku; oraz
- .3 jeśli znajdujące się na statku pasy ratunkowe dla dorosłych nie są zaprojektowane dla osób ważących do 140 kg i obwodzie klatki piersiowej do 1750 mm, należy zapewnić dostępność odpowiedniej ilości akcesoriów, w celu przystosowania pasów do potrzeb takich osób”.

Oczekuje się, że projekt zmian wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2028 r., z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez MSC 108 i przyjęcia na MSC 109.

**Kompleksowy przegląd Wymagań w zakresie konserwacji, szczegółowych oględzin, prób eksploatacyjnych, przeglądu i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalnających (rez. MSC.402(96)) mający na celu rozwiązanie problemów związanych z ich wdrożeniem**

Podkomitet kontynuował prace nad kompleksowym przeglądem wymagań dotyczących konserwacji, szczegółowych oględzin, prób eksploatacyjnych, przeglądu i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalnających (rez. MSC.402(96)) mający na celu rozwiązanie problemów związanych z ich wdrożeniem.

Na tym etapie Podkomitet w następujący sposób skategoryzował kwestie do rozważenia przy opracowywaniu projektu poprawek do przywołanej rezolucji:

- Autoryzacja dostawców usług, w tym producentów sprzętu;
- Ustanowiony przez producenta program certyfikacji;

- Wyjaśnienie kwestii certyfikacji personelu;
- Definicje różnych terminów;
- Terminy corocznych przeglądów.

W odniesieniu do wcześniejszych obaw dotyczących konserwacji i kontroli części zawieszenia używanych w jednostkach ratunkowych, poparto jego włączenie do listy zidentyfikowanych zagadnień.

SSE zgodził się, że kwestią o najwyższym priorytecie w kontekście rezolucji MSC.402(96) jest definicja „marki” i „typu”. Podkomitet zgodził się również, że kwestie dotyczące autoryzacji dostawców usług (ASP) między jednym właściwym organem/RO a innym są związane z prerogatywami poszczególnych Administracji, a kwestie związane z nieistniejącymi już producentami i brakiem definicji sprzętu są już opisane w punktach 7.3 i 2.2.2 rezolucji MSC.402(96).

Ze względu na ograniczenia czasowe, SSE 10 nie sfinalizował projektu poprawek do rezolucji MSC.402(96), w związku z czym zostały one przekazane do Grupy Korespondencyjnej ds. LSA.

Grupa Korespondencyjna ds. LSA będzie kontynuować prace nad opracowaniem, zatwierdzeniem i ustaleniem priorytetów listy zagadnień dla spójnego wdrożenia tej rezolucji i przedstawi raport z postępów na SSE 11.

Ponadto, Podkomitet SSE doszedł do wniosku, że rezolucja MSC.402(96) powinna mieć zastosowanie do jednostek szybkich HSC i morskich ruchomych jednostek wiertniczych i przygotował projekt uzasadnienia zmiany Kodeksów HSC 1994 i 2000 oraz Kodeksów MODU 1979, 1989 i 2009 do zatwierdzenia przez MSC 109.

#### ***Zmiany do Kodeksu LSA dotyczące właściwości termicznych kombinezonów ratunkowych***

IMO rozważyło zagadnienie właściwości termicznych kombinezonów ratunkowych w 2008 roku, ale zgodziło się odroczyć opracowanie jakichkolwiek poprawek w tej sprawie do czasu pojawienia się odpowiednich kryteriów odporności termicznej oraz finalizacji i walidacji metodologii testowania.

SSE 9 uzgodnił projekt poprawek do rezolucji MSC.81(70) w zakresie metodologii testów, które zostały przyjęte przez MSC 107. SSE 9 zgodził się również, że użycie manekinów termometrycznych, zamiast testowania przez ludzi, jest już dozwolone w MSC.81(70), ale uznał, że włączenie do rezolucji odniesienia do mechanicznych systemów mieszania wody jest przedwczesne.

SSE 10 rozpatrzył dokument przedstawiający stan badań prowadzonych przez National Research Council of Canada i ISO/TC 188/SC 1 w zakresie testów termicznych kombinezonów ratunkowych przy użyciu manekinów termometrycznych, w którym zaproponowano utworzenie modułu GISIS do sporządzania wykazu laboratoriów testujących takie manekiny. Podkomitet stwierdził, że należy utworzyć taki moduł GISIS oraz że ta sprawa powinna pozostać w porządku obrad sesji SSE 11. Podkomitet zachęcił równocześnie państwa członkowskie do udziału w pracach nad normą ISO/TC 188/SC1.

#### ***Ujednolicone interpretacje do prawideł konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem, ochroną i środowiskiem w zakresie LSA***

##### ***Projekt ujednoliconej interpretacji prawidła III/11.2 Konwencji SOLAS***

SSE rozważył projekt ujednoliconej interpretacji prawidła III/11.2 Konwencji SOLAS w odniesieniu do nieprecyzyjnego sformułowania „wszystkie osoby wyznaczone do stawienia się na miejscu zbiórki”. Propozycja nie uzyskała poparcia.

***Projekt ujednocionej interpretacji paragrafów 6.1.1.3 i 6.1.2.2 Kodeksu LSA - Ręczne podnoszenie dedykowanej łodzi ratowniczej***

SSE 9 przeanalizował projekt ujednocionej interpretacji paragrafów 6.1.1.3 i 6.1.2.2 w sprawie urządzeń do wodowania łodzi ratowniczej na statkach towarowych, w tym wyjaśnienie znaczenia terminu „mechanizm do wodowania” i zgodził się z zasadnością jej ustanowienia. Podkomitet uznał, że konieczna jest dalsza analiza tej kwestii. SSE 10 rozważył projekt ujednocionej interpretacji opracowany w Grupie Korespondencyjnej ds. LSA, która doszła do wniosku, że ujednociona interpretacja paragrafu 6.1.2.6 Kodeksu LSA nie jest konieczna, ponieważ ten paragraf odnosi się do podnoszenia łodzi ratowniczych i jednostek ratunkowych, a nie wodowania. Podkomitet na tym etapie nie osiągnął konsensusu w sprawie projektu ujednocionej interpretacji i skierował go ponownie do Grupy Korespondencyjnej ds. LSA.

***Projekt ujednocionej interpretacji zawierającej oświadczenie dotyczące testowania i szczegółowych oględzin niecertyfikowanych urządzeń dźwignicowych***

SSE rozważył projekt ujednocionej interpretacji przepisu II-1/3-13.2.4 Konwencji SOLAS w celu ułatwienia jednolitego dokumentowania prób obciążeniowych i szczegółowych oględzin istniejących niecertyfikowanych urządzeń dźwignicowych. Podkomitet zasadniczo poparł propozycję, ale odroczył ją na SSE 11 w celu wyjaśnienia projektu tekstu.

***Projekt ujednocionej interpretacji przepisów III/20.8.4 i III/20.11 SOLAS oraz rezolucji MSC.402(96)***

SSE rozważył projekt ujednocionej interpretacji przepisów III/20.8.4 i III/20.11 SOLAS oraz rezolucji MSC.402(96) w celu ułatwienia wdrożenia wymagań dotyczących nadmuchiwanym łodzi ratowniczych. Zgodnie z interpretacją przepisu III/20.11 SOLAS i rezolucja MSC.402(96) powinny mieć również zastosowanie do takich jednostek. SSE zgodził się na projekt ujednocionej interpretacji i przygotował projekt okólnika MSC do zatwierdzenia na MSC 109.

***Sprawy różne (LSA)******Propozycja poprawek do cz. 1 rezolucji MSC.81(70) oraz okólnika MSC.1/Circ.1630/Rev.2 w odniesieniu do średniej wagi osoby podczas przeprowadzania testów prototypu samoprostowania dla całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych***

Podkomitet rozpatrzył jako drobną korektę propozycję uznania wagi 75 kg za średnią masę osoby (dla łodzi ratunkowych przeznaczonych dla statków pasażerskich) lub 82,5 kg (dla łodzi ratunkowych przeznaczonych dla statków towarowych) w przypadku prototypowego testu samoprostowania dla całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych, w celu zmiany rezolucji MSC. 81(70), część 1 i okólnika MSC.1/Circ.1630/Rev.2. Proponowane zmiany wprowadzą spójność w zakresie masy ze zmienionymi kryteriami przyjętymi w rezolucjach MSC.272(85) i MSC.274(85).

SSE przygotował projekt rezolucji MSC zawierający poprawki do rezolucji MSC.81(70) do uzgodnienia na MSC 108 i przyjęcia przez MSC 109 oraz projekt okólnika MSC zawierający poprawki do MSC.1/Circ.1630/Rev.2 do zatwierdzenia przez MSC 109 i rozpowszechnienia jako Rev.3.

***Poprawki do różnych Zmienionych i ustandaryzowanych formularzy dotyczących oceny i raportów z prób w zakresie stosowania i montażu materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych***

Podkomitet rozpatrzył propozycję zastąpienia odniesienia do rezolucji A.658(16) odniesieniem do rezolucji MSC.481(102) w zakresie materiałów odblaskowych w szeregu ustandaryzowanych formularzy dotyczących oceny środków ratunkowych i raportów z prób (okólniki MSC.1/Circ.1628/Rev.1, MSC.1/Circ.1630/Rev.2, MSC.1/Circ.1632), jak również dodania, w trybie drobnej korekty, kilku szczegółów w tych formularzach.

Propozycja została poparta. SSE przygotował projekty rewizji stosownych okólników MSC z datą wejścia w życie 15 sierpnia 2025 roku.

***Propozycje zmian dotyczących procedury testowej i kryteriów akceptacji testu pływalności kamizelek ratunkowych***

Podkomitet rozważył propozycję poprawek, w trybie drobnej korekty, do rezolucji MSC.81(70) i okólnika MSC.1/Circ.1628/Rev.1, mających na celu ulepszenie procedury testowej i kryteriów akceptacji testów pływalności dla kamizelek ratunkowych, kombinezonów ratunkowych i kombinezonów ochronnych, w celu dostosowania formularzy raportów z testów do wymagań Kodeksu LSA i części 1 przywołanej rezolucji.

Propozycja została zasadniczo poparta, ale została skierowana do Grupy Korespondencyjnej ds. LSA w celu dalszego rozpatrzenia, w związku z pojawieniem się kilku sugestii tekstu alternatywnego.

***Propozycja zmian do okólnika MSC.1/Circ.1533 w sprawie Zmienionych wytycznych dotyczących analizy ewakuacji dla nowych i istniejących statków pasażerskich***

Podkomitet rozważył propozycję dodania scenariuszy ewakuacji z obszarów bezpiecznych w okólniku MSC.1/Circ.1533, biorąc pod uwagę rosnące zapotrzebowanie na analizę ewakuacji i obliczanie bezpiecznego powrotu do portu dużych statków pasażerskich oraz proponowane poprawki redakcyjne, opracowane na podstawie wdrożenia analizy ewakuacji statków pasażerskich w ostatnich latach.

Proponowane poprawki nie uzyskały poparcia.

***Propozycja zmiany wymagań dotyczących niekorzystnych warunków przegłębienia i przechyłu boczno w rozdziale III Konwencji SOLAS i Kodeksie LSA***

Podkomitet rozważył propozycję związaną z przeglądem wymagań dotyczących niekorzystnych warunków przegłębienia do 10° i przechyłu do 20° na dowolną burtę, opracowaną w oparciu o trudności i obawy dotyczące bezpieczeństwa, które pojawiły się podczas wdrażania tych wymagań w kontekście przechowywania środków ratunkowych, specyfikacji urządzeń do wodowania i wsiadania, a także wysokości certyfikacji łodzi ratunkowych swobodnego spadku, w szczególności w kontekście stale rosnących rozmiarów statków.

Podkomitet nie zgodził się na proponowane zmiany.

***Raport Grupy korespondencyjnej ds. analizy raportów z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa morskiego***

SSE rozpatrzył raport Grupy korespondencyjnej ds. analizy raportów z dochodzeń w zakresie bezpieczeństwa morskiego z Podkomitetu Wdrażania Instrumentów IMO (III) w zakresie wypadków związanych z wypadnięciem człowieka za burtę ze statków rybackich w latach 2010-2020, w oparciu o dane GISIS oraz dane z kilku państw członkowskich. Analiza zawiera wnioski, że musi zmienić się podejście sektora rybołówstwa do osobistych środków ratunkowych, aby zwiększyło się ich wykorzystywanie oraz że nowoczesna technologia zapewnia lepsze środki do podejmowania osób wypadających za burtę statków rybackich. Można rozważyć wprowadzenie tych technologii w celu zwiększenia szansy przeżycia.

Podkomitet uzgodnił, że należy zachęcić odpowiednie organy państwowe do dopilnowania, aby personel statków rybackich korzystał na morzu z osobistych środków ratunkowych na górnych pokładach wszystkich statków rybackich oraz że należy zaprosić zainteresowane państwa członkowskie do rozważenia przystąpienia do Porozumienia Kapsztadzkiego z 2012 r., które reguluje wymagania dotyczące kamizelek ratunkowych dla statków rybackich o długości 24 m i większej.

## Sprawy ochrony przeciwpożarowej

### **Przegląd Kodeksu FTP 2010 w celu wprowadzenia nowych materiałów i systemów przeciwpożarowych**

SSE rozważył i co do zasady poparł propozycję przeglądu Kodeksu FTP 2010 z uwagi na niejasności w nim zawarte oraz konieczność jego aktualizacji w związku z pojawieniem się nowych materiałów i technologii konstrukcyjnych. Proces opracowywania tych zmian powinien być skoordynowany z przeglądem prawidła SOLAS II-2/9 na SSE 11.

### **Opracowanie poprawek do rozdz. II-2 Konwencji SOLAS oraz Kodeksu FSS w zakresie wykrywania i kontroli pożarów w ładowniach i na pokładzie ładunkowym statków kontenerowych**

Kwestia pożarów, szczególnie tych związanych z bardzo dużymi kontenerowcami, zyskuje ostatnio coraz większą uwagę. Ostatnie pożary kontenerowców dotyczyły statków X-Press Pearl w 2021 r., Yantian Express w 2019 r. oraz APL Vancouver w 2018 r.

Podkomitet rozważył raport Grupy Ekspertów ds. Formalnej Oceny Bezpieczeństwa (FSA), która obradowała w dniach 23-26 października 2023 r. w siedzibie IMO, aby dokonać przeglądu raportu z badania CARGOSAFE FSA i przedłożyć raport do SSE 10 do rozpatrzenia wraz z dokumentami odroczonymi z SSE 8 i SSE 9. W raporcie Grupy przedstawiono następujące wnioski dotyczące badania CARGOSAFE:

1. Uznano za wystarczające: adekwatność zakresu FSA, definicję problemu; ważność danych wejściowych; adekwatność wiedzy fachowej uczestników FSA; oraz adekwatność scenariuszy wypadków, modeli ryzyka i obliczonego ryzyka; zidentyfikowanych RCM (*risk control measures*) i RCO (*risk control options*);
2. Uznano za odpowiednie: zastosowane metodologie i narzędzia do podejmowania decyzji w grupie (grupach) w FSA; HAZID; obliczanie ryzyka; CBA (*Cost-Benefit Analysis*); oraz analizę wrażliwości.

Podkomitet przeanalizował opcje kontroli ryzyka (RCO) zidentyfikowane w tabeli 91 badania CARGOSAFE, kładąc naciska na następujące z nich:

1. Stały system wykrywania pożaru w ładowni;
2. Stały system wykrywania pożaru kontenerów przewożonych na pokładzie;
3. Przenośne kamery na podczerwień (kamery termowizyjne);
4. Środki do gaszenia pożaru, w tym:
  - a. lance na mgłą wodną i możliwość użycia urządzeń o zwiększonym zasięgu;
  - b. przegląd obecnych przepisów mających zastosowanie do przenośnych działek wodnych ze zdalnym sterowaniem; oraz
  - c. systemy wykorzystujące przenośne działka wodne ze zdalnym sterowaniem;
5. stałe systemy gaśnicze na CO<sub>2</sub>; oraz
6. ochrona pokryw włazów.

SSE 10 zidentyfikował szereg kwestii, którymi powinien zająć się Podkomitet CCC, w tym lepsze szkolenie personelu ładowego w całym łańcuchu dostaw, środki zapewniające jakość i wiarygodność deklaracji nadawcy, proces skanowania kontenerów w porcie, itp. Ponadto Podkomitet wskazał zagadnienia dla Podkomitetu HTW dotyczące szkolenia marynarzy. Dodatkowo, Podkomitet przygotował niepełną listę obszarów związanych z zapobieganiem ryzyku i przekazał ją podkomitetom CCC i HTW do rozpatrzenia.

Na SSE 10 ponownie ustanowiono Grupę korespondencyjną ds. ochrony ppoż. w celu kontynuowania tych prac.



***Opracowanie przepisów związanych z zakazem stosowania na statkach pian gaśniczych zawierających substancje fluorowane inne niż PFOS***

Podkomitet rozważył raport Grupy korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej, która pracowała m.in. nad projektem poprawek do okólnika MSC.1/Circ.1312 (Znowelizowane wytyczne dotyczące kryteriów działania i testowania oraz badań koncentratów pianowych dla stałych systemów gaśniczych) w zakresie zakazu stosowania substancji fluorowanych w koncentratach środków pianotwórczych.

Podkomitet rozważył konkluzję Grupy, że taki przegląd nie jest konieczny na tym etapie, a sprawa powinna zostać ponownie rozpatrzona w przypadku rozszerzenia zakazu na inne rodzaje koncentratów środków pianotwórczych na bazie fluoru. Zainteresowane strony mogą przedstawić swoje uwagi na ten temat na przyszłych spotkaniach.

***Ocena adekwatności systemów przeciwpożarowych, wykrywczych i gaśniczych w przestrzeniach ro-ro i kategorii specjalnej oraz na pokładach samochodowych, w celu zminimalizowania ryzyka pożarowego na statkach przewożących pojazdy zasilane nowymi źródłami energii***

Przewóz pojazdów zasilanych nowymi źródłami energii, w tym pojazdów elektrycznych (BEV), drogą morską pojawił się w agendzie IMO stosunkowo niedawno w związku z poważnymi wypadkami pożarowymi na statkach przewożących takie pojazdy. Niektóre z nich skutkowały ofiarami śmiertelnymi i poważnymi stratami materialnymi, przykładowo Fremantle Highway (2023), Felicity Ace (2022) i Sincerity Ace (2019).

SSE 10 rozważył szereg kwestii dotyczących ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów w celu zminimalizowania ryzyka pożaru na statkach przewożących pojazdy zasilane nowymi źródłami energii, w tym pojazdów elektrycznych (BEV), zauważając, że należy różnicować warunki dla różnych statków pasażerskich ro-ro, statków towarowych ro-ro i pojazdowców.

Podkomitet uzgodnił następującą mapę drogową dla przyszłych prac nad tym punktem porządku obrad:

1. Przegląd raportów i badań naukowych, nowych technologii, raportów z wypadków i innych dostępnych wiarygodnych źródeł;
2. Identyfikacja zagrożeń związanych z nowymi pojazdami zasilanymi nowymi źródłami energii, w tym pojazdami z napędem elektrycznym (BEV);
3. Rozważenie podejścia opartego na celach;
4. Identyfikacja luk w istniejących przepisach i rozważenie sposobu ich uzupełnienia; oraz
5. Wskazanie miejsca w instrumentach IMO dla ewentualnych przyszłych zmian (tj. prawo SOLAS II-2/20 dla wszystkich statków ro-ro lub prawo II-2/20-2 dla danego segmentu).

SSE uzgodnił również podejście oparte na celach w kształcie przedstawionym poniżej:

1. Cel: Zmniejszenie i zminimalizowanie ryzyka pożaru w pomieszczeniach dla pojazdów, pomieszczeniach ro-ro i pomieszczeniach kategorii specjalnej;
2. Identyfikacja zagrożeń związanych z nowymi pojazdami zasilanymi nowymi źródłami energii, w tym pojazdami z napędem elektrycznym (BEV);
3. Zakres przepisów: Weryfikacja czy istniejące przepisy rozdziału II-2 SOLAS obejmują zidentyfikowane zagrożenia; oraz
4. Możliwe wymagania funkcjonalne, takie jak wykrywanie pożaru, kontrola, ograniczanie i tłumienie.

Podkomitet zauważył, że główne obawy związane z tymi pojazdami dotyczą różnych charakterystyk pożaru, w tym niekontrolowanego wzrostu temperatury w przypadku pojazdów elektrycznych BEV. Ponadto odnotowano, że należy w dalszym ciągu rozważać zagrożenia i ryzyka ze względu na fakt, że część z nich mogła nie zostać jeszcze uwzględniona w istniejących projektach badawczych.

W ramach identyfikacji luk w istniejących przepisach, Podkomitet skoncentrował się na następujących kluczowych systemach i środkach bezpieczeństwa pożarowego, które uznano za ważne dla zwiększenia bezpieczeństwa pożarowego w przestrzeniach ro-ro, w których przewożone są nowe pojazdy zasilane nowymi źródłami energii, w tym pojazdy elektryczne:

- wykrywanie pożaru;
- potwierdzenie pożaru (system monitoringu wideo);
- strukturalna ochrona przeciwpożarowa;
- stałe systemy gaśnicze; oraz
- inne środki, w tym ochrona pokładów otwartych.

Podkomitet uzgodnił, że prawidło II-2/20 lub 20-2 SOLAS byłoby odpowiednim miejscem na przyszłe poprawki w tym obszarze.

#### ***Ujednolicone interpretacje do prawideł konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem, ochroną i środowiskiem w zakresie spraw pożarowych***

SSE 9 skierował następujące propozycje dotyczące ochrony przeciwpożarowej do Grupy Korespondencyjnej:

- Propozycja ujednoliconej interpretacji prawideł II-2/19.3.4.1 i II-2/19.3.5.4 SOLAS odnoszących się do wymaganej wymiany powietrza przy przewozie towarów niebezpiecznych;
- Propozycja ujednoliconej interpretacji wymagań w rozdziale 5 Kodeksu FSS w zakresie próby ciśnieniowej elementów zainstalowanych w rurociągach tłocznych stałych systemów na dwutlenek węgla;
- Wyjaśnienie prawidła II-2/13.4.2 SOLAS dot. środków ewakuacji z pomieszczenia maszyny sterowej na statkach towarowych;
- Propozycja ujednoliconej interpretacji pkt. 2.2.3.1.2 rozdziału 15 Kodeksu FSS odnoszącego się do systemów gazu obojętnego na zbiornikowcach;
- Propozycja ujednoliconej interpretacji wymagań dotyczących badań materiałów na wykładziny podłogowe.

Podkomitet zgodził się z konkluzją Grupy, że ww. propozycje powinny zostać rozważone w ramach nowych punktów porządku obrad.

- Podkomitet zgodził się z projektem rozważonej w Grupie Korespondencyjnej ujednoliconej interpretacji prawidła II-2/4.5.6.1 SOLAS oraz paragrafów 3.1.2, 3.1.4 i 3.5.3 Kodeksu IBC, który zawiera bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące stosowania odpowiednich wymagań rozdziału II-2 Konwencji SOLAS i Kodeksu IBC w odniesieniu do rurociągów ładunkowych/parowych i powiązanych rurociągów/przewodów uwalniających gaz na zbiornikowcach. SSE przygotował projekt okólnika MSC do zatwierdzenia przez MSC 109 z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

#### ***Pozostałe propozycje ujednoliconych interpretacji***

- SSE 10 rozpatrzył propozycję ujednoliconej interpretacji prawidła II-2/11.4.1 SOLAS dot. uściślenia terminu „szczyt” i, po drobnych poprawkach, przygotował okólnik MSC w tej sprawie do zatwierdzenia na MSC 109;
- Podkomitet rozpatrzył propozycję ujednoliconej interpretacji związanej z poziomowskazami z samozamykającymi zaworami w zbiornikach na statkach pasażerskich i uznał, że konieczny jest nowy punkt obrad w tej sprawie;

- Podkomitet rozpatrzył projekt ujednoliconej interpretacji dotyczącej montażu kurka kontrolnego samozamykającego się, o małej średnicy, wymaganego prawidem II-2/4.2.2.3.5.1.3 SOLAS, na rurach do sondowania w niektórych zbiornikach i zdecydował o jego skierowaniu do Grupy Korespondencyjnej, która ma doradzić, czy przedmiotową kwestię można rozwiązać za pomocą ujednoliconej interpretacji, czy też wymagany jest nowy punkt porządku obrad w celu zmiany powiązanego instrumentu;
- Podkomitet rozpatrzył propozycję ujednoliconej interpretacji dodatkowych sposobów odpowietrzania zbiorników ładunkowych wymaganych przez prawidło II-2/4.5.3.2.2 SOLAS, zm. rez. MSC.392(95), oraz prawidło SOLAS II-2/11.6.3.2., i, po drobnych poprawkach, przygotował okólnik MSC w tej sprawie do zatwierdzenia na MSC 109;
- Podkomitet rozpatrzył propozycję ujednoliconej interpretacji pkt. 2.2.1.7 rozdz. 5 Kodeksu FSS w zakresie kontroli uwalniania w systemie na CO<sub>2</sub> i uznał, że konieczny jest nowy punkt obrad w tej sprawie.

Ponadto Podkomitet uzgodnił drobne poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1276/Rev.1 zawierającego *Zmienione ujednolicone interpretacje rozdziału II-2 SOLAS* i opracował projekt okólnika MSC w tej sprawie do zatwierdzenia na MSC 109 i rozpowszechnienia jako MSC.1/Circ.1276/Rev.2.

#### **Sprawy różne (ochrona przeciwpożarowa)**

##### ***Drobne poprawki do prawideł II-2/11.2 i II-2/11.4.1 Konwencji SOLAS***

Podkomitet uzgodnił projekt drobnych poprawek do prawideł II-2/11.2 i II-2/11.4.1 SOLAS, związanych z zamieszczeniem odniesień do stosownych tabel dotyczących izolacji, dla statków pasażerskich i towarowych, do zatwierdzenia na MSC 109 i przyjęcia na MSC 110.

##### ***Kwestie związane z wdrożeniem prawidła II-2/4.5.10 SOLAS dotyczącego rozmieszczenia czujek stałego systemu wykrywania gazu węglowodorowego i alarmu wysokiego poziomu zę w pompowniach ładunkowych zbiornikowców olejowych***

Podkomitet rozważył, jednakże nie przychylił się do propozycji doprecyzowania zapisów związanych z rozmieszczeniem stałego systemu wykrywania gazu węglowodorowego i alarmu wysokiego poziomu zę w pompowniach ładunkowych zbiornikowców olejowych.

##### ***Propozycja poprawek do okólników MSC/Circ.1165 i MSC.1/Circ.1387***

Podkomitet rozważył, jednakże nie przychylił się do propozycji wprowadzenie poprawek do okólników MSC/Circ.1165 i MSC.1/Circ.1387 w celu dodania odniesienia do okólnika MSC.1/Circ.1312 dla określenia wymagań dotyczących wydajności koncentratów pianowych dodawanych jako dodatki do wodnego środka gaśniczego dla stałościenniwych instalacji gaśniczych na mgłę wodną przeznaczonych do maszynowni i pompowni ładunkowych oraz lokalnych wodnych instalacji gaśniczych w celu zwiększenia skuteczności i wydajności gaszenia pożaru.

##### ***Projekt okólnika MSC/Circ.677 ws. Zmienionych norm projektowania, testowania i rozmieszczenia urządzeń zapobiegających przedostawaniu się płomieni do zbiorników ładunkowych na zbiornikowcach***

Podkomitet uzgodnił projekt *Zmienionych norm projektowania, testowania i rozmieszczenia urządzeń zapobiegających przedostawaniu się płomienia do zbiorników ładunkowych na zbiornikowcach* (okólnik MSC/Circ.677) do zatwierdzenia przez MSC 109, z datą wejścia w życie 2 lata później.

***Wyjaśnienia dotyczące obowiązujących międzynarodowych lub krajowych norm dotyczących strojów strażackich***

Podkomitet rozważył konieczność zmiany wymagań w zakresie obowiązujących norm dotyczących wyposażenia strażaków, w szczególności strojów strażackich (prawidło II-2/10 SOLAS i 3 rozdz. Kodeksu FSS), i uznał, że do ich opracowania i wprowadzenia potrzebny jest nowy punkt porządku obrad.

***Sprawy różne, inne niż LSA i ppoż.******Przegląd wymagań dla ładowisk śmigłowców w Konwencji SOLAS i Kodeksie MODU***

SSE 10 rozważył dostosowanie wymagań dla ładowisk śmigłowców w Konwencji SOLAS i Kodeksie MODU do najnowszych wymagań Konwencji ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego). Biorąc pod uwagę, że na SSE 10 nie przedłożono żadnych dokumentów, punkt ten został zakończony zgodnie z procedurami IMO.

***Kurs modelowy dotyczący przeglądu instalacji elektrycznych***

Podkomitet sfinalizował przegląd kursu modelowego IMO 3.04 dotyczącego przeglądu instalacji elektrycznych i zatwierdził go. Podkomitet uzgodnił, że następnym kursem modelowym, który należy poddać przeglądowi, powinien być kurs modelowy 3.05 dotyczący przeglądu urządzeń i instalacji przeciwpożarowych.

***Ujednolicone interpretacje do prawideł konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem, ochroną i środowiskiem******Projekt okólnika MSC ws. ujednoliconej interpretacji wymagań prawidła II-1/26.2 Konwencji SOLAS***

SSE 9 uzgodnił projekt ujednoliconej interpretacji wymagań prawidła II-1/26.2 Konwencji SOLAS w celu wyjaśnienia wymagań dotyczących zasadniczych elementów napędowych i ich niezawodności.

Podkomitet uznał, że awaria systemu elektrycznego może mieć skutki, których nie można naprawić na statku i że przepisy SOLAS dotyczące głównego źródła energii elektrycznej i przesyłu powinny zapewniać dublowanie systemu (prawidła SOLAS II-1/26.3 i II-1/41.1). Ujednolicona interpretacja wyjaśnia ponadto, że ta zasada redundancji powinna być również stosowana do wszystkich maszyn elektrycznych używanych do napędu.

W trakcie rozważań Podkomitet uznał, że ten projekt powinien mieć zastosowanie jedynie do statków pasażerskich. W przypadku przychylniej opinii MSC 108, zostanie on skierowany na MSC 109 do zatwierdzenia, z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

***Ujednolicona interpretacja prawidła 3.5.1 Kodeksu IBC***

SSE rozważył ujednoliconą interpretację prawidła 3.5.1 Kodeksu IBC w celu umożliwienia umieszczania w przedziałach maszynowych na statkach przewożących ładunki nietoksyczne i niepalne, lub ładunki o temperaturze zapłonu przekraczającej 60°C, urządzeń do opróżniania stałych zbiorników balastowych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników ładunkowych, ponieważ takie ładunki nie są szkodliwe dla załogi ani nie stwarzają ryzyka pożaru lub wybuchu.

Podkomitet zauważył, że ujednolicona interpretacja nie uzyskała poparcia na PPR 11 i, w związku z powyższym, nie podjął dalszych działań w tym temacie.

***Dwuletni program pracy oraz wstępny porządek obrad 11 sesji Podkomitetu SSE***

Podkomitet zgodził się uwzględnić następujące propozycje punktów pracy we wstępnym porządku obrad SSE 11:

- Przegląd i aktualizacja prawidła II-2/9 SOLAS dotyczącego powstrzymywania ognia w celu uwzględnienia istniejących wytycznych i wyjaśnienia wymagań;

- Opracowanie poprawek do rozdziału 6 Kodeksu MODU 2009 dotyczących urządzeń elektrycznych zdolnych do pracy w przypadku awarii zasilania;
- Opracowanie poprawek do rozdziału 15 Kodeksu FSS dotyczących zamkniętych przestrzeni zawierających odbiornik azotu lub zbiornik buforowy systemu generatora azotu;
- Przegląd i aktualizacja Kodeksu postępowania dla atmosferycznych czujników mgły olejowej (MSC.1/Circ.1086).

Ponadto, SSE zgodził się na propozycję przeniesienia punktu pracy „Przeglądu Kodeksu alertów i wskaźników z 2009 r.” do tymczasowego porządku obrad SDC 11.

**Pełny raport z 10 sesji SSE znajduje się pod linkiem [do uzupełnienia po ukazaniu się raportu]**