



OŚRODEK DS. IMO
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 1/2025

**Najważniejsze
postanowienia
11 sesji Podkomitetu
Projektowania
i Konstrukcji Statków
(IMO SDC)**

11 sesja SDC Podkomitetu Projektowania i Konstrukcji Statków (SDC 11) odbyła się w dniach 13-17 stycznia 2025 r. w IMO w Londynie. Niniejszy biuletyn zawiera podsumowanie najważniejszych kwestii analizowanych podczas spotkania.

Poprawki do Kodeksu ESP 2011 dotyczące technik zdalnej inspekcji (RIT)

Podkomitet sfinalizował projekt poprawek do Kodeksu ESP 2011, które umożliwiają wykorzystanie technik zdalnej inspekcji (*remote inspection techniques* – RIT) jako wsparcia dla inspektorów przeprowadzających szczegółowe oględziny podczas przeglądu statków, do których Kodeks ma zastosowanie.

RIT został zdefiniowany jako „środek badania dowolnych części konstrukcji bez potrzeby bezpośredniego fizycznego dostępu inspektora”. Uzgodniono szereg zasad, które stanowią, że:

- RIT nie powinien być stosowany jako całkowity zamiennik szczegółowych oględzin przeprowadzanych osobiście, ale raczej jako narzędzie uzupełniające;
- 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;
- w przypadku przeglądów okresowych, po trzecim przeglądzie specjalnym, użycie RIT jest uzależnione od zgody Administracji;
- konieczność przeglądu tradycyjnego, jeśli RIT ujawni uszkodzenia lub pogorszenie stanu, które w ocenie inspektora będą wymagały uwagi lub dalszego badania;
- działania, które załoga musi podjąć w ramach przygotowań do przeglądu (czystość pomieszczeń itp.);
- konieczność uwzględnienia szczegółów dotyczących sprzętu RIT i jego wykorzystania w ramach przygotowań do programu przeglądu;
- włączenie firmy RIT do spotkania dotyczącego planowania przeglądu (przed rozpoczęciem przeglądu);
- 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.

Zainicjowano również opracowanie zestawu wytycznych dla statków innych niż tankowce i masowce, które zostaną ukończone do 2026 r. (SDC 12). Wytyczne będą opisywać sprawy związane z:

- możliwością pomiarów grubości RIT;
- korzystaniem z RIT dla inspektorów, personelu statków, firm korzystających z RIT i producentów RIT;
- walidacją i weryfikacją możliwości sprzętu RIT (na lądzie i na statku);
- certyfikacją sprzętu RIT;
- szkoleniem personelu firm i inspektorów zaangażowanych w korzystanie z RIT;
- rozwojem w branży produkcyjnej RIT i firmach korzystających z RIT.

Oczekuje się, że wytyczne będą dostępne nie później niż w momencie wejścia w życie zmian do Kodeksu ESP (1 stycznia 2028 r.).

Projekt poprawek do okólnika MSC.1/Circ.1502 w sprawie wytycznych dotyczących przeprowadzania prób ciśnieniowych granic zbiorników ładunkowych oleju pod kierownictwem kapitana

Okólnik został zaktualizowany w celu dostosowania go do Kodeksu ESP z 2011 roku (zm. rez. MSC.525(106)). Zgodnie ze zmianami, wprowadza się dwa warunki, które muszą być spełnione, aby inspektor mógł zaakceptować próbę ciśnieniowych granic zbiorników ładunkowych:

- badanie zbiornika należy przeprowadzić przed oględzinami ogólnymi lub szczegółowymi; oraz
- badanie zbiornika daje wynik satysfakcjonujący, jeśli nie odnotowano wycieków, zniekształceń lub znacznej korozji, które mogłyby wpłynąć na integralność strukturalną zbiornika.

Bezpieczny powrót do portu (*Safe Return to Port - SRtP*)

Podkomitet nie zakończył prac nad projektem poprawek do okólnika MSC.1/Circ.1369 - *Tymczasowe wyjaśnienia dotyczące oceny funkcjonalności systemów na statkach pasażerskich po pożarze lub zalaniu*, które zawierają dodatkowe wytyczne do prawideł II-1/8-1, II-2/21 i II-2/22 SOLAS.

Wytyczne wymagały przeglądu i aktualizacji, ponieważ od czasu ich zatwierdzenia piętnaście lat temu uległy zmianie technologie, procesy, paliwa i doświadczenie branżowe. Zaobserwowano różne interpretacje dotyczące wdrażania przepisów dotyczących bezpiecznego powrotu do portu (SRtP), zwłaszcza w odniesieniu do pojedynczych rejsów przekraczających zakres SRtP, pracy załogi i wykorzystania gazu jako paliwa lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu na statkach pasażerskich.

SDC 11 uzgodniło część zmian, które obejmują:

- szerszy zakres stosowania, tak aby objąć cały cykl życia statku, od wstępnego projektu do weryfikacji i eksploatacji statku (szkolenie, konserwacja, zgodność z cyklem życia);
- definicje, które zapewniają jaśniejsze ramy zgodności i oceny (zakres projektowy SRtP, progi wypadkowości i warunki operacyjne);
- kompleksowe wytyczne dotyczące projektowania statków, w tym parametry projektowe, które kładą nacisk na redundancję, segregację systemów oraz skategoryzowane systemy SRtP i uporządkowanej ewakuacji i opuszczania statku (OEA);
- weryfikację zgodności, zgodnie z którą wszystkie systemy SRtP i OEA powinny być oceniane pod kątem następujących scenariuszy wypadków:
 - dla każdego systemu SRtP:
 - pożar w dowolnym progu awaryjnym,
 - powódź w dowolnym przedziale wodoszczelnym,
 - dla każdego systemu OEA:
 - pożar i utrata głównej pionowej strefy pożarowej.
- potrzebę opracowania procedur operacyjnych wysokiego poziomu, które powinny uwzględniać wszystkie aspekty reagowania na incydenty, szkolenia załogi i ćwiczenia, a także procesy i wymagania dotyczące audytów.

Przepisy SRtP i OEA mają zastosowanie do statków pasażerskich zbudowanych w dniu 1 lipca 2010 r. lub później, o długości 120 m lub większej lub posiadających trzy lub więcej głównych stref pionowych.

W trakcie przeglądu Wytycznych zidentyfikowano następujące instrumenty jako potencjalnie wymagające powiązanych poprawek i harmonizacji:

- MSC.1/Circ.1400 - *Guidelines on operational information for masters of passenger ships for Safe Return to Port by own power or under tow*
- MSC.1/Circ.1437 - *Unified Interpretations of SOLAS Regulation II-2/21.4 - Fire and flooding casualty, pipes and vent ducts*
- MSC.1/Circ.1532/Rev.1 - *Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for Safe Return to Port*
- MSC.1/Circ.1539/Rev.1 - *Unified Interpretations of SOLAS Chapter II-1 and Safe Return to Port Requirements for Flooding Detection Systems*
- MSC.1/Circ.1422 - *Unified Interpretations of the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)*

- MSC.1/Circ.1589) - *Guidelines on operational information for Masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014*

Prace będą kontynuowane w trybie międzysesyjnym a projekt sfinalizowany w styczniu 2026 r. (SDC 12).

Przegląd rozdziałów II-1 (cz. C) i V SOLAS, oraz powiązanych instrumentów, w zakresie wymagań związanych z napędem i sterowaniem, z uwzględnieniem zarówno tradycyjnych, jak i nietradycyjnych systemów

Prace nad przeglądem są nadal prowadzone. Oczekuje się, że zostaną sfinalizowane do 2028 r. i zmiany wejdą w życie w styczniu 2032 r. Na SDC 11 opracowano harmonogram prac dot. opracowania wymagań, który obejmuje gromadzenie i badanie wyników, np. testów manewrowości statków, w celu opracowania lepszych przepisów obowiązkowych.

W trakcie SDC 11 poczyniono postępy w zakresie projektów poprawek do następujących prawideł SOLAS:

- nowe prawidło II-1/28-1 - Środki ruchu wstecz i zatrzymania;
- nowe prawidło II-1/29-1 – Sterowanie;
- prawidło II-1/3 - Definicje odnoszące się do części C, D i E (propozycja aktualizacji definicji systemu sterowania i urządzeń sterowych);
- prawidło II-1/28 – Bieg wsteczny;
- prawidło II-1/29 - Urządzenia sterowe;
- prawidło II-1/30 - Dodatkowe wymagania dla elektrycznych i elektrohydraulicznych urządzeń sterowych;
- prawidło II-1/42 - Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach pasażerskich;
- poprawki do odniesień w prawidło II-1/43 oraz V/25;
- prawidło V/26 - Urządzenie sterowe: Próby i ćwiczenia.

W czasie dyskusji podkreślono możliwą konieczność rozwoju/zmiany powiązanych instrumentów, takich jak rezolucje A.467(XII), A.601(15), MSC.137(76) oraz MSC.64(67), jak również okólników MSC.1/Circ.1536), MSC/Circ.1053 oraz MSC.1/Circ.1212/Rev.2.

Oczekuje się, że projekt poprawek do Konwencji SOLAS będzie miał zastosowanie do wszystkich nowych statków pasażerskich i wszystkich statków towarowych o pojemności 500 GT i większej, uprawiających żeglugę międzynarodową:

- dla których umowa na budowę została zawarta w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie; lub
- w przypadku braku kontraktu na budowę, których stępka została położona lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 lipca 2032 r. lub po tej dacie; lub
- których dostawa przypada na dzień 1 stycznia 2036 r. lub później.

Projekt tymczasowych wytycznych dotyczących rozwiązań w zakresie holowania awaryjnego (ETA) dla statków innych niż zbiornikowce

SDC 11 ukończył projekt poprawek dotyczących rozwiązań w zakresie holowania awaryjnego (ETA), które mają zostać przedłożone MSC 110 do zatwierdzenia. Projekt wytycznych zostanie uznany za „tymczasowy” z uwagi na konieczność zebrania doświadczeń branży w zakresie ich stosowania.

Nowy zestaw wytycznych dotyczących ETA ma zastosowanie do nowych statków innych niż zbiornikowce o tonażu 20 000 GT i większym. Zgodnie z nimi urządzenia holownicze powinny być zawsze zdolne do szybkiego i łatwego połączenia ze statkiem holowniczym.

Oczekuje się, że wytyczne zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2028 r., wspierając poprawki do prawidła II-1/3-4 SOLAS (rez. MSC.549(108)), które wchodzi w życie tego samego dnia.

Projekty ETA powinny przejść próby typu zgodne z wymaganiami administracji oraz być wyraźnie oznakowane. Należy również zaprojektować sposób mocowania liny holowniczej do pachoła, przewłoki holowniczej lub innego rodzaju wyposażenia holowniczego służącego do mocowania lin.

Wszystkie urządzenia powinny podlegać regularnej kontroli personelu statku i być utrzymywane w dobrym stanie technicznym.

Podczas sesji omówiono i opracowano wymagania dot. obciążenia komponentów holowniczych. Osiągnięto konsensus, że numer wyposażenia (*equipment number* - EN) powinien być używany jako parametr wyjściowy do obliczenia wymaganej wytrzymałości.

Ponadto rozważane są poprawki do okólnika **MSC.1/Circ.1175/Rev.1** (*Guidance on Shipboard Towing and Mooring Equipment*), który na obecną chwilę zawiera wymagania dla statków innych niż zbiornikowce. Po wejściu w życie Tymczasowych wytycznych dotyczących rozwiązań w zakresie holowania awaryjnego (ETA) dla statków innych niż zbiornikowce, część zapisów tego okólnika będzie zbędnych.

Uzgodniono również dalsze poprawki w celu dostosowania okólnika MSC.1/Circ.1175/Rev.1 do ujednoliconej rekomendacji IACS - UR IACS: A1 – Wyposażenie kotwiczne i A2 – Wyposażenie pokładowe oraz konstrukcji kadłuba podpierające wyposażenie związane z holowaniem i cumowaniem na statkach konwencjonalnych, oraz Zalecenia IACS nr 10 - Łańcuchowy sprzęt kotwiczny, cumowniczy i holowniczy.

Oczekuje się, że MSC 110 zatwierdzi powyższe poprawki jako okólnik MSC.1/Circ.1175/Rev.2. Okólnik będzie miał zastosowanie do statków zbudowanych 1 stycznia 2028 r. lub później, zarówno do zbiornikowców o nośności poniżej 20 000 ton, jak i statków innych niż zbiornikowce o pojemności brutto poniżej 20 000 ton.

Uzgodniono również niezbędne poprawki do okólnika **MSC.1/Circ.1255** (*Wytyczne dla właścicieli/operatorów dotyczące przygotowania procedur holowania awaryjnego*), zgodnie z którymi numer wyposażenia zostanie dodany do listy „danych specyficznych dla statku” w książce holowania awaryjnego, wymaganej przez prawidło II-1/3-4.2.2 SOLAS, w celu udokumentowania i identyfikacji. Oczekuje się, że projekt poprawek zostanie przedłożony do zatwierdzenia na MSC 110.

Poprawki do Wytycznych dotyczących budowy, instalacji, konserwacji i inspekcji/przeglądu środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd (MSC.1/Circ.1331)

Na sesji uzgodniono poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1331, który odwołuje się do prawidła II-1/3-9 SOLAS. Zgodnie z nimi, producenci będą odpowiedzialni za przegląd projektu środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd i dostosowanie ich, w zależności od daty ich instalacji lub od daty budowy statku, do zaktualizowanych uznanych norm.

Sfinalizowany projekt poprawek, zakłada m.in., że:

- Załoga zaangażowana w olinowanie tych środków powinna posiadać wystarczającą ochronę osobistą, taką jak kamizelki ratunkowe i uprząże bezpieczeństwa.
- Siatka bezpieczeństwa nie będzie wymagana, jeśli zastosowane zostaną odpowiednie środki łagodzące, tzn.:
 - jeśli górna poręcz ma sztywną konstrukcję, a siatka boczna, zgodnie z normą ISO 9554:2019, została zamocowana między tą poręczą a podstawą drabiny, w tym jej górną i dolną platformą; lub
 - jeśli poręcz jest zainstalowana zgodnie z odpowiednimi normami międzynarodowymi, na wysokości nie mniejszej niż 1000 mm.
- Siatka zabezpieczająca i/lub siatka boczna powinny być odpowiednio przechowywane w wentylowanych miejscach, bez dostępu światła słonecznego i zanieczyszczeń chemicznych. Należy ją regularnie sprawdzać i konserwować, a w razie potrzeby wymieniać.

- Kołki zabezpieczające, siatki boczne i ich punkty mocowania do drabinek i trapów zostały dodane do listy elementów, które powinny być dokładnie sprawdzane podczas corocznych przeglądów wymaganych przez przepisy SOLAS I/7 - Przeglądy statków pasażerskich i I/8 - Przeglądy środków ratunkowych i innego wyposażenia statków towarowych.
- Drabinki i trapy powinny być testowane statycznie z określonym maksymalnym obciążeniem roboczym podczas każdego przeglądu pięcioletniego.
- Wciągarki, podczas każdego przeglądu pięcioletniego, powinny być poddawane próbom eksploatacyjnym poprzez podnoszenie i opuszczanie nieobciążonej drabiny.

W Wytycznych uwzględniono następujące normy międzynarodowe w zależności od daty instalacji i daty budowy statku. Producenci powinni wziąć je pod uwagę przy projektowaniu drabinek, ich wciągarek i trapów wraz z wszelkimi normami krajowymi i/lub innymi wymaganiami uznanymi przez administrację:

- 1) Do środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd, zainstalowanych przed 1 lipca 2026 r., na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, mają zastosowanie normy ISO 5488:1979 oraz ISO 7061:1993;
- 2) Do środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd, zainstalowanych w dniu 1 lipca 2026 r. lub później, na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, mają zastosowanie normy ISO 5488:2015, ISO 7061:2015 oraz ISO 7061:2024;
- 3) Do środków służących do wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd, zainstalowanych w dniu 1 lipca 2026 r. lub później, na statkach zbudowanych przed 1 stycznia 2010 r., mają zastosowanie normy ISO 5488:1979, ISO 7061:1993, ISO 5488:2015, ISO 7061:2015 oraz ISO 7061:2024.

W znowelizowanym okólniku określono również normy dot. prób i konstrukcji wciągarek:

Statki zbudowane	Wciągarki zainstalowane przed 1 lipca 2026	Wciągarki zainstalowane w dniu 1 lipca 2026 lub później
1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie	ISO 7364:1983	ISO 7364:2016
przed 1 stycznia 2010 r.		ISO 7364:1983 ISO 7364:2016

Oczekuje, że okólnik zostanie zatwierdzony na MSC 110 i zastąpi wytyczne zawarte w MSC.1/Circ.1331.

Poprawka do przepisu 25 Protokołu z 1988 do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 odnośnie wymagania montażu barierki bezpieczeństwa na pokładzie

Poprawka wprowadza konieczność montażu poręczy lub nadburć wokół wszystkich odsłoniętych otworów dostępu do morza, które są dostępne dla załogi podczas żeglugi. Wysokość nadburcia lub poręczy powinna wynosić co najmniej 1 m od pokładu. Jeśli wysokość ta przeszkadza w normalnej eksploatacji statku, Administracja może zatwierdzić niższą wysokość.

Ponadto, jeśli jest to konieczne do normalnej eksploatacji statku, dopuszcza się montaż łańcuchów między dwoma stałymi kłonicami i/lub nadburciami jako zamiennik poręczy, które muszą być zdejmowane i naprężone tak mocno, jak to możliwe.

Oczekuje się, że zmiany te będą miały wpływ na wszystkie nowe statki o długości 24 m lub większej, uprawiających żeglugę międzynarodową, których stępki zostały położone lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie.

Dalszy rozwój Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP) i związanych z nim wytycznych

Po przyjęciu nowego XV rozdziału Konwencji SOLAS (Środki bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy) i związanego z nim nowego Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP), IMO zdecydowało o kontynuacji prac związanych z tymi instrumentami.

Sfinalizowano nowy projekt poprawek do Części IV/2 - Podział gradziowy i stateczność, które dostosowują przepisy do prawidła V/2.2 Kodeksu IP, zwiększając wagę każdego pracownika przemysłowego z 75 kg do 90 kg. Waga ta jest wykorzystywana w obliczeniach stateczności dla statków towarowych przewożących więcej niż 12 pracowników personelu przemysłowego.

Oczekuje się, że powyższe zmiany zostaną zatwierdzone na MSC 110 i będą miały zastosowanie do nowych statków objętych Kodeksem IP, tj. statków towarowych i szybkich jednostek towarowych o pojemności 500 GT i większej, obsługujących rejsy międzynarodowe:

- dla których umowa na budowę została zawarta w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie; lub
- w przypadku braku kontraktu na budowę, których stępka została położona lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 lipca 2028 r. lub po tej dacie; lub których dostawa nastąpi w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

Uzgodniono, że prace nad rewizją Kodeksu IP są na razie zakończone. Po zdobyciu dalszych doświadczeń w korzystaniu z rozdziału XV Konwencji SOLAS i Kodeksu IP, zostaną rozważone dalsze zmiany i opracowanie powiązanych wytycznych.

Przegląd Kodeksu alertów i wskaźników, 2009

Podkomitet dokonał gruntownego przeglądu Kodeksu w celu zharmonizowania go z niektórymi innymi Kodeksami i wytycznymi IMO, aby usunąć sprzeczności, dwuznaczności i powtórzenia. Zmiany obejmują m.in.:

- włączenie do Kodeksu odniesień do *Wytycznych dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS)* (MEPC.340(77)), ponieważ te Wytyczne dotyczą systemów monitorowania, które można uznać za wskaźniki;
- włączenie odniesień do Kodeksu ISPS, w zakresie alarmów dźwiękowych i/lub wizualnych aktywowanych przez automatyczne urządzenia wykrywające wtargnięcie;
- aktualizacja odniesień do Kodeksu BWMS (rez. MEPC.300 (72)) oraz Konwencji BWM związanych z monitorowaniem osadów i samokontrolą;
- wymagania dotyczące monitorowania poziomu tlenu i dwutlenku węgla dla dzwonu nurkowego i hiperbarycznej jednostki ratunkowej (HBSC) z Kodeksu nurkowego 2023.

Oczekuje się, że znowelizowany Kodeks zostanie zatwierdzony przez MSC 110.

Faza budowania doświadczeń w zakresie redukcji hałasu podwodnego z żeglugi (URN)

Przyczyną podjęcia prac w tym temacie były obawy, że znaczna część podwodnego hałasu generowanego przez działalność człowieka może być związana z żeglugą handlową i mieć zarówno krótko-, jak i długoterminowe negatywne konsekwencje dla życia morskiego, w szczególności dla ssaków morskich. Podjęte prace zaowocowały wydaniem okólnika MEPC.1/Circ.906/Rev.1 (*Zmienione wytyczne dotyczące redukcji podwodnego hałasu promieniowanego przez żeglugę w celu przeciwdziałania negatywnemu wpływowi na życie morskie*). Obecnie trwa faza budowania doświadczeń w zakresie wdrażania tych wytycznych i zbierania danych, które będą stanowić podstawę do dyskusji na SDC 12 w styczniu 2026 r.

Powołana na SDC 11 grupa korespondencyjna podejmie prace związane z:

- opracowaniem ram oceny postępów w stosowaniu i przyjmowaniu zmienionych wytycznych;
- przeglądem celów technicznych planu działania i opracowaniem kolejnych kroków;
- wyborem badań, omówieniem luk w wiedzy i włączeniem wyników do EBP.

Oczekuje się, że IMO oceni wyniki tego etapu na 85 sesji Komitetu MEPC 85 w 2026 roku, aby zdecydować o dalszych działaniach.

Wytyczne dotyczące stosowania elementów kompozytowych (FRP) w konstrukcjach statków

W Podkomitecie trwają prace związane z przeglądem okólnika MSC.1/Circ.1574 (*Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania elementów kompozytowych (FRP) w konstrukcjach statków*) w zakresie kwestii bezpieczeństwa pożarowego. W związku ze złożonością tematyki i zakresem dyskusji, powołano grupę korespondencyjną z zadaniem:

- kontynuowania przeglądu i projektu aktualizacji okólnika MSC.1/Circ.1574;
- analizy odporności ogniowej dla nienośnych i nośnych przegród i elementów; oraz
- opracowania dalszych wytycznych dotyczących recyklingu materiałów FRP.

Podkreślono, że administracje nadal będą mogły akceptować alternatywne rozwiązania projektowe konstrukcji kompozytowych bez korzystania z Tymczasowych wytycznych przy stosowaniu prawideł SOLAS II-2/17 (Konstrukcje i rozwiązania alternatywne) lub I/5 (Środki zastępcze).

Zidentyfikowano również dalsze prace związane z koniecznością wprowadzenia zmian w rozdz. II-2 SOLAS oraz Kodeksie FTP, 2010, jednak obecnie wykraczają one poza zakres zadań wyznaczonych przez Komitet MSC.

Docelowa data zakończenia prac w tym temacie została przesunięta na rok 2026 (SDC 12).

Ujednoczone interpretacje

- 1) SDC 11 zatwierdził projekt ujednoczonej interpretacji prawidła II-1/12.6.2 SOLAS w celu wyjaśnienia terminu „zdalnie sterowany zawór”, który jest używany w połączeniu z wyrażeniem „nadający się do obsługi z pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych”.

Zgodnie z interpretacją, termin „zdalnie sterowany zawór” użyty w prawidle II-1/12.6.2 SOLAS oznacza:

.1 zawór zamontowany na rurze przechodzącej przez gródź zderzeniową statku poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich i pokładu wolnej burty na statkach towarowych, który może być typu ręcznego na pokładzie lub typu napędzanego mechanicznie z układem awaryjnego zamykania; oraz

.2 dla celów zamknięcia awaryjnego, zawór z funkcją automatycznego awaryjnego zamykania lub zawór z dodatkową funkcją ręcznego zamykania aktywowaną z pozycji powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych.

- 2) SSE 11 nie zatwierdził projektu rewizji okólnika MSC.1/Circ.1511/Rev.1 w sprawie ujednoczonych interpretacji prawideł II-2/9 i 13 Konwencji SOLAS w zakresie prawideł II-2/13.4.1 i 13.4.2 SOLAS w celu wyjaśnienia terminu „dolna część” używanego w związku ze środkami ewakuacji z pomieszczeń poniżej pokładu grodziowego, zgodnie z którym chroniona obudowa rozciąga się od dolnej części przestrzeni do bezpiecznego miejsca na zewnątrz przestrzeni, gdy zaczyna się od najniższego poziomu pokładu lub dowolnej platformy roboczej lub przejścia w zakresie przestrzeni do 2,3m powyżej najniższego poziomu pokładu.

Podczas dyskusji wyrażono opinie, że obecna wersja okólnika zezwala na umieszczenia szybów ewakuacyjnych na różnych wysokościach w dolnej części, a nie tylko na najniższym poziomie, w celu umożliwienia ich najbardziej odpowiedniego rozmieszczenia dla bezpiecznej ewakuacji. Dalsza dyskusja na temat interpretacji odbędzie się na 11 sesji Podkomitetu III, a potencjalne opracowanie nowych wytycznych w kontekście harmonizacji działań PSC.