



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 2/2026

Najważniejsze postanowienia 12 sesji Podkomitetu Projektowania i Konstrukcji Statków (IMO SDC)

12 sesja SDC Podkomitetu Projektowania i Konstrukcji Statków (SDC 12) odbyła się w dniach 19-23 stycznia 2026 r. w IMO w Londynie. Niniejszy biuletyn zawiera podsumowanie najważniejszych kwestii analizowanych podczas spotkania.

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

Przegląd okólnika MSC.1/Circ.1369 (*Tymczasowe wyjaśnienia dotyczące oceny funkcjonalności systemów na statkach pasażerskich po pożarze lub zalaniu*) i powiązanych instrumentów

Podkomitet sfinalizował projekt okólnika MSC.1/Circ.1369 - *Tymczasowe wyjaśnienia dotyczące oceny funkcjonalności systemów na statkach pasażerskich po pożarze lub zalaniu*, którego zakres został rozszerzony na cały cykl życia statków pasażerskich SRtP (od koncepcji / wstępnego projektu do eksploatacji). Oczekuje się, że te zmiany zostaną zatwierdzone przez MSC 111 w maju 2026 r.

Prace nad wyjaśnieniami, które zawierają dodatkowe wytyczne wspierające przepisy II-1/8-1, II-2/21 oraz II-2/22 SOLAS, podjęto w odpowiedzi na zmiany w zakresie technologii, procesów, paliw i doświadczenia branżowego. 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 na statkach pasażerskich jako paliwa, gazu lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

Zmiany wprowadzone do okólnika obejmują m.in.:

- Nowe kategorie systemów, które należy uwzględnić podczas procesów projektowania i oceny:
 - Kategoria 1A – napęd, zasilanie elektryczne i sterowanie;
 - Kategoria 1B – nawigacja i komunikacja zewnętrzna;
 - Kategoria 2 – ogólna obsługa w wielu przedziałach; systemy związane z bezpieczeństwem przeciwpożarowym, szczelnością i komunikacją wewnętrzną;
 - Kategoria 3 – systemy wspierające obszary bezpieczne.
- Wyjaśnienie, że system balastowy nie musi być uwzględniany w ocenie SRtP;
- Wyjaśnienie, że systemy bezpieczeństwa wspierające bezpieczeństwo akumulatorów litowo-jonowych lub instalacji paliwowych gazowych lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu powinny być uwzględnione w ocenie SRtP;
- Wyjaśnienie, że systemy SRtP powinny być zaprojektowane tak, aby zminimalizować potrzebę interwencji załogi;
- Wymagania dotyczące oceny rejsu powrotnego do portu:
 - Potwierdzenie minimalnej prędkości statku wynoszącej 6 węzłów podczas płynięcia pod wiatr i falę w niekorzystnych warunkach pogodowych, zgodnie z poprzednimi wytycznymi;
 - nowe przepisy dotyczące czasu trwania korzystnych i niekorzystnych warunków pogodowych związane z obliczaniem czasu wystarczającego do planowanego bezpiecznego powrotu do portu.
- Udokumentowaną ocenę każdego systemu SRtP i systemu uporządkowanej ewakuacji i opuszczenia statku (OEA) (w tym ich zależności i współzależności);
- Strategię testowania, która powinna zostać określona na wczesnym etapie projektu i przedstawiona w planie;
- Aspekty eksploatacyjne (procedury przywracania systemu);
- Szkolenie zgodnie z wymogami STCW;
- Audyt ISM i przegląd PSSC, które zweryfikują zgodność z SRtP, dokumentację i procedury.

Niniejsze Wyjaśnienia będą miały zastosowanie do statków pasażerskich o długości 120 m lub większej lub posiadających trzy lub więcej główne strefy pionowe:

- dla których kontrakt na budowę został zawarty 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 w podobnym stadium 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.

Zaleca się jednak administracjom, organizacjom uznanym, armatorom, projektantom i załogom wcześniejsze stosowanie znowelizowanych Wyjaśnień.

Zmiany do Kodeksu ESP, 2011

Podkomitet sfinalizował projekt wytycznych dotyczących stosowania technik zdalnej inspekcji (RIT) w przeglądach przeprowadzanych zgodnie z Kodeksem ESP. Oczekuje się, że zostaną one zatwierdzone przez MSC 111 wraz z powiązаныmi zmianami w Kodeksie ESP i wejdą w życie w styczniu 2028 r.

Nowe poprawki do Kodeksu ESP, uzupełnione wytycznymi, wprowadzą istotne zmiany do ulepszonych ram przeglądów, takie jak:

- Systemy RIT (w tym techniki z udziałem i bez udziału człowieka) muszą być zgodne z celami, wymaganiami funkcjonalnymi i wymaganiami dotyczącymi wydajności zgodnie z załącznikiem 4 do projektu wytycznych. Każdy system powinien zostać oceniony, przetestowany i certyfikowany w celu zapewnienia odpowiedniej dokumentacji jego możliwości i ograniczeń.
- Firmy zajmujące się RIT będą musiały uzyskać odpowiedni certyfikat zgodnie z nowymi załącznikami Kodeksu ESP. Ważność certyfikatu wynosi 3 lata, w przeciwieństwie do certyfikatu wydawanego zgodnie z IACS UR Z17.
- Plan przeglądu RIT i informacje uzupełniające muszą zostać dołączone do programu przeglądu dokumentacji ESP, który musi zostać zatwierdzony przed przeglądem.
- Przeglądy RIT należy zgłaszać zgodnie z wymogami projektu wytycznych, które obejmują raport z kontroli firmy RIT.

Inne poprawki do Kodeksu ESP:

- Uzgodniono projekt zmian do rezolucji MSC.133(76) (zmienionej przez MSC.158(78)) – Przepisy techniczne dotyczące środków dostępu na potrzeby inspekcji w celu usunięcia niespójności związanych z wymogami dotyczącymi zapewnienia przenośnych drabin umożliwiających dostęp do konstrukcji masowców. Oczekuje się, że projekt tej poprawki zostanie przyjęty podczas posiedzenia MSC 112 w grudniu 2026 r.
- Uzgodniono również dodanie do wykazu obecnych procedur wykrywania pęknięć (takich jak sprzęt radiograficzny, penetrant barwny itp.) w pkt 5.4.2 części A i B Załącznika A (masowce) Kodeksu ESP, „innych równoważnych środków”, w celu dostosowania go do obecnych praktyk Załącznika B (tankowce). Ten projekt zmiany będzie stanowił część kolejnego zestawu przyszłych zmian do Kodeksu ESP i ma zostać przyjęty przez MSC 114 w 2028 r.

Wymagania dotyczące sterowania i napędu

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

Systemy sterowania uległy radykalnej ewolucji od czasu przyjęcia obecnych przepisów SOLAS – wiele nowoczesnych systemów stanowi połączenie napędu i sterowania, a obecne wymagania SOLAS nie uwzględniają w wystarczającym stopniu takich nietradycyjnych rozwiązań. Aby rozwiązać tę kwestię do tej pory stosowano ujednoliconą interpretację zawartą w okólniku MSC.1/Circ.1416/Rev.1, ale podjęto całościowy przegląd, aby uwzględnić nowoczesne systemy napędowe/sterujące w ramach regulacyjnych IMO.

Na 12 sesji SDC kontynuowano prace nad zmianami w Konwencji SOLAS dotyczące tradycyjnych i nietradycyjnych systemów sterowania oraz wymagań dotyczących napędu w rozdziałach II-1 (część C – Instalacje maszynowe) i V – Bezpieczeństwo żeglugi oraz powiązanych instrumentach, które mają zostać sfinalizowane do 2028 r. i wejść w życie w styczniu 2032 r.

Projekt międzynarodowych norm dotyczących manewrowości statków (ISSM)

Podkomitet podjął również prace nad projektem nowego zestawu norm, odrębnego od rezolucji MSC.137(76) – *Normy dotyczące manewrowości statków*, w celu wsparcia nowych projektów zmian do Konwencji SOLAS (prawidła II-1/28-1 i 29-1) w zakresie weryfikacji zgodności właściwości manewrowych. Podczas dyskusji podkreślono potrzebę uzyskania dodatkowych informacji oraz danych przed sfinalizowaniem projektu, takich jak testy zygzakowate, progi kryteriów wydajności, wydajność hamowania i metody dotyczące warunków środowiskowych. Oczekuje się, że SDC 13 powoła grupę roboczą w celu kontynuowania prac technicznych. Nie przewiduje się, aby normy te miały zastosowanie do jednostek szybkich.

Opracowanie standardów techniczno-eksploatacyjnych dla zarządzania alarmami w centrali kontrolno-manewrowej (ECRAM)

W następstwie wypadku statku pasażerskiego Viking Sky i opublikowanego w marcu 2024 r. raportu z dochodzenia w tej sprawie, zalecono wprowadzenie standardów techniczno-eksploatacyjnych w zakresie zarządzania alarmami w maszynowni. Komitet Bezpieczeństwa Morskiego powierzył Podkomitetowi SDC opracowanie odpowiednich norm i wyznaczył termin zakończenia prac na 2028 r.

SDC 12 rozpoczął prace nad zestawem standardów techniczno-eksploatacyjnych dla zarządzania alarmami w centrali kontrolno-manewrowej (ECRAM). Podczas sesji uzgodniono ogólne zasady i plan działania, oraz powierzono międzysesyjnej grupie korespondencyjnej dalsze prace nad projektem technicznym.

Przegląd Tymczasowych wytycznych dotyczących stosowania elementów kompozytowych (FRP) w konstrukcjach statków (okólnik MSC.1/Circ.1574)

Podkomitet zakończył prace nad projektem Tymczasowych wytycznych dotyczących stosowania elementów kompozytowych (FRP) w konstrukcjach statków, podczas których szczególny nacisk położono na dostosowanie wytycznych do istniejących instrumentów IMO, zastosowanie podejścia opartego na celach oraz wprowadzenie nowych metodologii badań ogniowych.

Przedmiotowy okólnik wspiera zatwierdzanie elementów FRP w konstrukcjach statków w ramach prawidła II-2/17 SOLAS (Alternatywne projekty i rozwiązania). Wytyczne koncentrują się na bezpieczeństwie przeciwpożarowym w przypadku stosowania palnych materiałów FRP zamiast tradycyjnych materiałów niepalnych i mają na celu pomóc administracjom w ocenie, czy proponowane rozwiązanie FRP zapewnia poziom bezpieczeństwa równoważny z wymaganiami normatywnymi określonymi w Konwencji SOLAS.

Znowelizowane wytyczne zostały uzupełnione o metody badań ogniowych kompozytów FRP (załącznik D.8), które są oparte na Kodeksie FTP, 2010 (Załącznik 1, część 3 – *pomiar temperatury HDT* oraz część 11 – *pomiar ugięcia obciążonej próbki*).

Oczekuje się, że przedmiotowe wytyczne zostaną zatwierdzone na MSC 111.

Ograniczenie hałasu podwodnego z żeglugi (URN)

Faza budowania doświadczeń

IMO podjęło prace związane z ograniczeniem hałasu podwodnego z żeglugi (URN), mając świadomość, że znaczna część hałasu podwodnego generowanego przez statki handlowe może mieć zarówno krótko-, jak i długoterminowe negatywne skutki dla życia morskiego, zwłaszcza dla ssaków morskich.

Podczas 12 sesji Podkomitet uzgodnił, że faza gromadzenia doświadczeń (EBP) w zakresie URN zostanie przedłużona do 2028 r., aby umożliwić branży zebranie większej ilości danych związanych z wdrażaniem okólnika MEPC.1/Circ.906/Rev.1 (Zmienione wytyczne dotyczące redukcji hałasu z żeglugi w celu przeciwdziałania niekorzystnemu wpływowi na życie morskie), w celu opracowania nowych wymogów obowiązkowych i nieobowiązkowych, z uwzględnieniem barier utrudniających jego wdrożenie. Uzgodniono listę aspektów technicznych skutecznej redukcji URN, która ma zostać opracowana podczas tej fazy.

W ramach fazy gromadzenia doświadczeń (EBP) zaleca się, aby m.in:

- URN był brany pod uwagę na wczesnych etapach projektowania lub planowania modernizacji;
- Dzielić się danymi i doświadczeniami dotyczącymi URN w celu rozwoju badań statystycznych;
- Instytucje zajmujące się pomiarami URN i zainteresowane strony ułatwiać wdrażanie pomiarów URN;
- W większym stopniu uwzględniać obszary wrażliwe pod względem życia morskiego podczas planowania tras żeglugowych.

W przypadku przedłużenia fazy gromadzenia doświadczeń (EBP), następujące aspekty techniczne powinny zostać wzięte pod uwagę w celu redukcji URN:

- Studia przypadków dotyczące współkorzyści wynikających z efektywności energetycznej i URN;
- Metodologie ustalania poziomów bazowych URN;
- Opracowanie planu zarządzania hałasem;
- Opracowanie i udostępnienie wspólnych metodologii tworzenia map hałasu;
- Opracowanie nowych, niedrogich i znormalizowanych metod mierzenia URN (np. czujniki pokładowe i boje autonomiczne);
- Opracowanie wytycznych technicznych dotyczących ustalenia poziomu bazowego metod prognozowania URN;
- Zachęcanie do obniżania opłat portowych lub wprowadzanie innych programów motywacyjnych w celu wspierania wdrażania redukcji URN.

Ponadto SDC 12 sfinalizował projekt okólnika MEPC zawierającego *Wytyczne techniczne dotyczące wzajemnej optymalizacji efektywności energetycznej i hałasu podwodnego na etapie projektowania i modernizacji*, który ma zostać zatwierdzony na MEPC 84 oraz uzgodnił, że ustalenie planu działania IMO w zakresie polityki URN leży w kompetencjach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego MEPC.

Opracowanie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa w celu wsparcia redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków wykorzystujących nowe technologie i paliwa alternatywne

Energia jądrowa

SDC 12 zainicjował prace nad zmianą rozdziału VIII Konwencji SOLAS (Statki z napędem jądrowym) oraz nowelizacją Kodeksu bezpieczeństwa jądrowych statków handlowych (rez. A.491(XII)). Na sesji opracowano plan pracy, który zostanie przedłożony MSC 111 do zatwierdzenia oraz zidentyfikowano liczne zmiany, które należy wprowadzić, aby odzwierciedlić dziesięciolecie rozwoju w takich dziedzinach, jak konstrukcja reaktorów, kryteria radiologiczne i technologie okrętowe.

Została powołana grupa korespondencyjna, której powierzono zadanie przygotowania wykazu tematów/wyzwań związanych z wykorzystaniem reaktorów jądrowych w zastosowaniach morskich oraz rozpoczęcia gromadzenia informacji o istotnych zagrożeniach.

Podczas prac może zostać również utworzona międzysesyjna grup robocza (ISWG-SDC-GHG). Zakończenie prac nad nowelizacją Kodeksu jądrowego jest planowane na 2030 rok (SDC 16).

Napęd wiatrowy

SDC 12 rozpoczęło prace nad opracowaniem tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących napęd wiatrowy i wspomaganie wiatrem, w celu wyjaśnienia szeregu problemów, takich jak stateczność i manewrowość statków, zmiany odległości najwyższego stałego elementu statku od wodnicy pływania (*air-draft*), przeszkody operacyjne i nawigacyjne, przeszkody w załadunku/rozładunku (np. w przypadku masowców), wpływ niekorzystnych warunków pogodowych, akumulacja lodu, ochrona przed pożarem i wyładowaniami atmosferycznymi, hałas i wibracje, awarie systemów i komponentów oraz konserwacja.

SDC 12 powołał grupę korespondencyjną z następującym zakresem zadań:

- Przegląd odpowiednich części Kodeksu stateczności w stanie nieuszkodzonym, 2008 (Kodeks IS) oraz okólnika MSC.1/Circ.1627 (Tymczasowe wytyczne dotyczące kryteriów stateczności drugiej generacji);
- Opracowanie tymczasowych wytycznych opartych na celach dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących napęd wiatrowy i napęd wspomagany wiatrem;
- Ocena aktualnych norm IMO dotyczących manewrowości statków;
- Ocena konieczności zmiany Konwencji COLREG w celu uwzględnienia napędu wiatrowego i napędu wspomagane wiatrem.

Akumulatory litowo-jonowe i wymienne pojemniki na akumulatory litowo-jonowe

SDC 12 rozpoczął prace nad zmianą przepisu II-1/41 SOLAS w celu umożliwienia wykorzystania akumulatorów jako głównego źródła zasilania elektrycznego i systemów oświetleniowych oraz wyjaśnienia czy objętość pojemników na akumulatory powinna być uwzględniona w objętości zamkniętych przestrzeni statku zgodnie z okólnikiem TM.5/Circ.6 (Ujednolicona interpretacja Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.).

W związku z brakiem dokumentów w tym temacie Podkomitet powołał grupę korespondencyjną z następującym zakresem zadań:

- Opracowanie projektu zmian do przepisu II-1/41 SOLAS, aby umożliwić wykorzystanie akumulatorów jako głównego źródła zasilania elektrycznego i systemów oświetleniowych;
- Ocena konieczności opracowania wytycznych dotyczących pomiaru pojemności, aby wyjaśnić, czy pojemniki na baterie powinny być uwzględnione w objętości zamkniętej przestrzeni statku; oraz
- Rozpoczęcie dyskusji na temat opracowania tymczasowych wytycznych dotyczących wymagań bezpieczeństwa konstrukcyjnego, obciążeń i procedur testowych dla pojemników na baterie.

Środki ewakuacji z dolnej części maszynowni

W ramach nowego punktu porządku obrad dotyczącego przeglądu i zmiany przepisów II-2/13.4.1.1 i 13.4.2.1 SOLAS w celu wyjaśnienia wymagań dotyczących środków ewakuacji z dolnej części maszynowni, wyrażono zdecydowane poparcie dla stanowiska, że obecne metody budowy statków i środki ewakuacji nie budzą obaw dotyczących bezpieczeństwa. Uzgodniono, że na tym etapie nie należy modyfikować Konwencji SOLAS ani wprowadzać nowych wymagań w tym zakresie.

W związku z powyższym oczekuje się, że MSC 111 uchyli okólnik MSC.1/Circ.1689 (Środki ewakuacyjne z dolnej części pomieszczeń maszynowych (przepisy II-2/13.4.1 i 13.4.2 SOLAS)).

Opracowanie poprawek do rozdz. 6 Kodeksu MODU 2006 w zakresie wyposażenia elektrycznego, które może nadal pracować po wyłączeniu

Omówiono nową propozycję wyjaśnienia wielopoziomowych systemów awaryjnego wyłączania (ESD) (wymagania w punkcie 6.5 Kodeksu – Sytuacje awaryjne spowodowane operacjami wiercenia).

Uzgodniono, że:

- sformułowanie „po awaryjnym wyłączeniu” z punktu 6.5.5 odnosi się do każdego etapu awaryjnego wyłączenia, a nie tylko do całkowitego wyłączenia urządzenia;
- urządzenie, które powinno działać po każdym wyłączeniu, powinno zostać poddane ocenie ryzyka;
- urządzenia znajdujące się w przestrzeniach innych niż przestrzeń zamknięta i które mogą działać po każdym etapie wybiórczego wyłączenia (zgodnie z pkt 6.5.1) powinny nadawać się do instalacji w strefie 2.

Oczekuje się, że przedmiotowe projekty zmian, a także wyjaśnienia dotyczące urządzeń na otwartym pokładzie, które zostały odłączone od zasilania podczas operacji wiertniczych, zostaną przyjęte przez MSC 111 i będą mieć zastosowanie wyłącznie do jednostek MODU zbudowanych w dniu 1 stycznia 2027 r. lub po tej dacie.

Kodeks systemów bezpieczeństwa przeciwpożarowego - Opracowanie poprawek do rozdziału 15 Kodeksu FSS dotyczącego przestrzeni zamkniętych zawierających zbiornik azotu lub zbiornik buforowy systemów generatorów azotu

Omówiono projekt poprawek do rozdziału 15 – systemy gazów obojętnych Kodeksu FSS, jednak ze względu na liczne uwagi i brak czasu nie uzgodniono żadnych zmian i nie sfinalizowano prac w tym obszarze. Oczekuje się, że podczas SDC 13 zostanie powołana grupa robocza, która rozpocznie prace nad poprawkami.

Zmiana wytycznych dotyczących stosowania rur z tworzyw sztucznych na statkach (A.753(18))

Podkomitet rozpoczął dyskusję nad rozbieżnościami w istniejących normach testowych dotyczących rur z tworzyw sztucznych instalowanych na statkach. W celu ich usunięcia, przedłożono poprawki do rezolucji A.753(18) (Wytyczne dotyczące stosowania rur z tworzyw sztucznych na statkach), jednakże ze względu na brak czasu temat odroczone do SDC 13.

Poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1627 – Tymczasowe wytyczne dotyczące kryteriów stateczności drugiej generacji

Po wypadku związanym z utratą kontenerów statku MV Maersk Essen, przeprowadzono dalsze badania w zakresie kryteriów stateczności drugiej generacji, które wykazały potrzebę wprowadzenia zmian/korekty kryterium związanego z kołysaniem parametrycznym, ponieważ statki powyżej 140 m długości znalazły się poza zakresem stosowania wzoru okresu kołysania, określonym w Kodeksie stateczności w stanie nieuszkodzonym, 2008 (Kodeks IS).

W związku z powyższym, Podkomitet zaprosił państwa członkowskie do złożenia wyników kolejnych badań w tym obszarze na SDC 13, które pomogą w opracowaniu poprawek do przywołanego okólnika.