



OŚRODEK DS. IMO
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 3/2025

**Najważniejsze
postanowienia
11 sesji Podkomitetu
Statkowych Systemów
i Wyposażenia
(IMO SSE)**

Jedenasta sesja Podkomitetu Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE) odbyła się w dniach 24-28 lutego 2025 r. w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie. Poniżej przedstawiono najważniejsze zagadnienia dyskutowane na sesji.

ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE (LSA)

Wymagania dotyczące wentylacji częściowo zamkniętych łodzi i tratw ratunkowych

Na jedenastą sesję Podkomitetu nie wpłynęły żadne propozycje dotyczące wentylacji częściowo zamkniętych tratw ratunkowych.

Podkomitet zgodził się, że istnieje istotna potrzeba rozważenia wymagań dotyczących wentylacji częściowo zamkniętych łodzi ratunkowych i opracował projekt poprawek do rozdz. IV Kodeksu LSA (Jednostki ratunkowe), dodając nowy paragraf 4.5.5, który wymaga zapewnienia środków dla wpuszczenia nawet przy zamkniętych wejściach wystarczającej ilości powietrza, tak aby zapobiec długotrwałemu stężeniu CO₂ powyżej 5000 ppm dla określonej liczby osób, które łódź ratunkowa może pomieścić.

Data wejścia w życie projektu zmian w Kodeksie LSA nie została jeszcze ustalona. SSE 11 polecił Grupie korespondencyjnej ds. LSA kontynuowanie prac nad projektem zmian do Kodeksu LSA oraz opracowanie projektu poprawek do rezolucji MSC.81(70) (Znowelizowane zalecenia w/s przeprowadzania prób środków ratunkowych w zakresie wentylacji całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych), a także projektu poprawek do okólnika MSC.1/Circ.1630/Rev.3 (Zmienione znormalizowane formularze oceny i sprawozdań z prób urządzeń ratunkowych).

Opracowanie wymagań projektowych i testowych dla prototypów urządzeń stosowanych w testach operacyjnych systemów zwalniania łodzi ratunkowej swobodnego spadku bez jej wodowania

Podkomitet kontynuował prace nad opracowaniem poprawek do Kodeksu LSA w zakresie wymagań projektowych i testowych dla prototypów urządzeń stosowanych w testach operacyjnych systemów zwalniania łodzi ratunkowej swobodnego spadku bez jej wodowania (wodowanie symulowane), biorąc pod uwagę statyczny ciężar łodzi ratunkowej oraz obciążenie udarowe.

Sfinalizowano projekty poprawek do instrumentów IMO przedstawionych poniżej.

Projekt poprawek do Kodeksu LSA

SSE 11 uzgodnił dodanie nowego paragrafu 4.7.7 „Testy zwalniania łodzi ratunkowych”, który wymaga, aby w przypadku łodzi ratunkowych swobodnego spadku, urządzenie do testowania systemu zwalnającego pod obciążeniem bez wodowania, było zaprojektowane ze współczynnikiem bezpieczeństwa wynoszącym co najmniej sześciokrotność maksymalnego obciążenia roboczego. Elementy tego urządzenia, które są narażone na działanie środowiska morskiego, niezwiązane z wodowaniem, powinny być wykonane z materiałów odpornych na korozję bez konieczności stosowania powłok lub galwanizacji.

Oczekuje się, że projekt poprawek zostanie zatwierdzony przez MSC 110 w czerwcu 2025 r., a przyjęty rok później na MSC 111 (2026 r.). Projekt poprawek do Kodeksu LSA nie ma być stosowany z mocą wsteczną, a zmiany będą miały zastosowanie do łodzi ratunkowych swobodnego spadku zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie.

Projekt poprawek do rozdziału III Konwencji SOLAS

Sfinalizowano również projekt poprawek do prawidła 19 rozdziału III Konwencji SOLAS (Szkolenia i ćwiczenia w sytuacjach awaryjnych), zmieniając odniesienie do przypisu dla paragrafu 3.4.4 z odniesienia do „Środków zapobiegania wypadkom z użyciem łodzi ratunkowych (MSC.1/Circ.1206/Rev.1)” na odniesienie do „Zmienionych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa podczas ćwiczeń opuszczania statku z użyciem łodzi ratunkowych (MSC.1/Circ.1578/Rev.1)”. Oczekuje

się, że projekt poprawek zostanie zatwierdzony przez MSC 110 (czerwiec 2025 r.), a następnie przyjęty przez MSC 111 (2026 r.) i wejdzie w życie 1 stycznia 2028 r.

Projekt poprawek do rezolucji MSC.402(96) - Wymagania dotyczące konserwacji, szczegółowych oględzin, prób eksploatacyjnych, remontów i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających

SSE 11 sfinalizował projekt poprawek do rezolucji MSC.402(96), który w paragrafie 6.2 wprowadza wymóg corocznych dokładnych oględzin i testu eksploatacyjnego urządzenia do testowania systemu zwalniającego pod obciążeniem bez wodowania łodzi swobodnego spadku. Ponadto, w celu odniesienia się do wymagań nowego paragrafu 4.7.7 Kodeksu LSA, wprowadzono projekt poprawek do paragrafu 6.2.7 dotyczącego metody przeprowadzania testów operacyjnych funkcji zwalniania łodzi ratunkowej swobodnego spadku. Projekt zostanie zatwierdzony na MSC 110 a następnie przyjęty na MSC 111 w 2026 roku. Oczekuje się, że projekt poprawek wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2028 r. i będzie miał zastosowanie do łodzi ratunkowych swobodnego spadku zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie.

Projekt poprawek do rezolucji MSC.81(70) - Znowelizowane zalecenia w/s przeprowadzania prób środków ratunkowych

Został sfinalizowany projekt poprawek do rezolucji MSC.81(70) w celu ich przyjęcia przez MSC 111 (2026), wraz z powiązaniem projektem poprawek do rozdziału III Konwencji SOLAS, Kodeksu LSA i rezolucji MSC.402(96). Projekt poprawek, który dotyczy wymagań paragrafu 6.9 części 1 rezolucji (Test mechanizmu zwalniającego) oraz paragrafu 6.1 części 2 (Wodowanie urządzeń przy użyciu talii i wciągarek), zapewnia, że urządzenia do testowania systemu zwalniającego pod obciążeniem bez wodowania łodzi ratunkowej swobodnego spadku są zgodne ze zmienionymi testami prototypowymi, produkcyjnymi i instalacyjnymi.

Projekty poprawek do innych instrumentów (MSC.1/Circ.1205/Rev.1, MSC.1/Circ.1529, MSC.1/Circ.1578 i MSC.1/Circ.1630/Rev.3)

SSE 11 sfinalizował projekty poprawek do okólników MSC.1/Circ.1205/Rev.1, MSC.1/Circ.1529, MSC.1/Circ.1578 i MSC.1/Circ.1630/Rev.3, do zatwierdzenia przez MSC 111 (2026), w związku z przyjęciem powiązanych projektów poprawek do rozdziału III Konwencji SOLAS, Kodeksu LSA i rezolucji MSC.402(96).

Przegląd rozdziału III Konwencji SOLAS i Kodeksu LSA

SSE 11 rozpatrzył raport Grupy korespondencyjnej LSA w/s przeglądu rozdziału III SOLAS i Kodeksu LSA, który zawiera projekt wymagań funkcjonalnych i oczekiwanych wydajności, jak również przeanalizował dokumenty z III 10 dotyczące wypadków związanych z wadliwymi zawieszami łodzi ratunkowych i wypadków jednostek ratowniczych.

Podkomitet uzgodnił projekt wymagań funkcjonalnych, który obejmuje fazę alarmową oraz fazę wsiadania. Prace nad opracowaniem niezbędnych wymagań funkcjonalnych i oczekiwanych wydajności dla pozostałych faz będą kontynuowane w okresie międzysesyjnym w Grupie korespondencyjnej LSA w zakresie terminologii oraz definicji.

Poprawki do rozdziału III Konwencji SOLAS i rozdziału IV Kodeksu LSA w celu wprowadzenia wymogu przewożenia samoprostujących się lub zadaszonych odwracalnych tratw ratunkowych na nowych statkach

Podkomitet rozważył propozycję wyposażenia wszystkich statków pasażerskich i towarowych w automatycznie samoprostujące się lub zadaszone odwracalne tratwy ratunkowe (z wyjątkiem tratw ratunkowych o pojemności nie większej niż sześć osób), a w konsekwencji zmianę prawideł 21, 26 i 31 rozdziału III Konwencji SOLAS oraz pkt. 4.2 i 4.3 rozdziału IV Kodeksu LSA. Prace będą kontynuowane

w Grupie korespondencyjnej LSA, która również rozważy rozwiązania przejściowe związane z wdrożeniem od 3 do 5 lat.

Kompleksowy przegląd Wymagań dotyczących konserwacji, szczegółowych oględzin, prób eksploatacyjnych, remontów i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających (rez. MSC.402(96)) w celu sprostania wyzwaniom związanym z ich wdrożeniem

Podkomitet kontynuował prace nad dalszym rozwojem, walidacją i priorytetyzacją listy zagadnień dla spójnego wdrożenia wymagań zawartych w rezolucji MSC.402(96), w tym projektów definicji „marki”, „typu”, „modelu” i „serii”. Poproszono zainteresowane strony o wnoszenie na SSE 12 propozycji związanych z wyjaśnieniem potrzeby autoryzacji producentów jako dostawców usług w celu podjęcia się serwisowania ich własnego sprzętu i/lub sprzętu, który nie został przez nich wyprodukowany.

Z powodu ograniczeń czasowych, na SSE 11 nie rozpatrzono projektu poprawek do rezolucji MSC.402(96) pod kątem listy zagadnień związanych ze spójnym wdrożeniem jej wymagań. Podkomitet uzgodnił, że prace nad tym punktem porządku obrad nie będą kontynuowane w okresie międzysesyjnym.

Projekt poprawionej listy kategoryzacyjnej zagadnień dla spójnego wdrożenia wymagań zawartych w rezolucji MSC.402(96)

Podkomitet SSE już wcześniej wskazał i skategoryzował następujące kwestie do rozważenia przy opracowywaniu projektu poprawek do rezolucji MSC.402(96):

- autoryzacja dostawców usług, w tym producentów sprzętu,
- program certyfikacji ustanowiony przez producenta,
- wyjaśnienie certyfikacji personelu,
- definicje różnych terminów,
- terminy corocznych przeglądów oraz
- inne kwestie.

SSE 11 zidentyfikował szereg dodatkowych nowych kwestii do rozważenia przy opracowywaniu projektu zmian.

Projekt definicji „marki”, „typu”, „modelu” i „serii” do wykorzystania w rezolucji MSC.402(96)

SSE 11 zgodził się, co do zasady, na następujące projekty definicji „marki”, „typu”, „modelu” i „serii”:

- Marka - oryginalny producent typu, modelu i serii sprzętu, określony odpowiednio w świadectwie uznania i/lub tabliczce identyfikacyjnej.
- Typ - kategoria urządzeń o wspólnych cechach funkcjonalnych lub konstrukcyjnych (niektóre przykłady wymieniono w załączniku).
- Model - konkretna wersja określonej marki i typu, określona odpowiednio w świadectwie uznania i/lub na tabliczce identyfikacyjnej.
- Seria - określona gama modeli tego samego producenta o równoważnych właściwościach konstrukcyjnych i wymaganiach w zakresie obsługi technicznej.

Oprócz powyższego opracowano otwartą listę przykładów na poparcie projektu definicji, a ISO poproszono o aktualizację normy ISO 23678:2022 w celu dostosowania jej do nowo opracowanych czterech projektów definicji, tak aby odniesienie do normy można było umieścić w przypisie w projekcie poprawek do rezolucji MSC.402(96).

Zmiany w Kodeksie LSA dotyczące odporności termicznej kombinezonów zanurzeniowych

Przypomniano, że poprawki w tym zakresie wprowadzono zarówno do rezolucji MSC.81(70), jak i okólnika MSC.1/Circ.1628/Rev.1. Jednakże, po odnotowaniu trwających prac ISO/TC 188/SC.1 nad właściwościami termicznymi kombinezonów zanurzeniowych, uzgodniono, że wymagana jest dalsza dyskusja na temat ich właściwości termicznych. SSE 11 zgodził się zachować ten punkt w porządku obrad SSE 12 (2026) w celu kontynuowania prac i zwrócił się do MSC 110 o przedłużenie terminu ich zakończenia do 2027 roku.

Ujednolicone interpretacje wymagań konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem, ochroną, środowiskiem, ułatwieniami, odpowiedzialnością i odszkodowaniami (LSA)

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

Podkomitet uzgodnił ujednoliconą interpretację dotyczącą ręcznego podnoszenia dedykowanej łodzi ratowniczej, która wyjaśnia, że w przypadku statków towarowych ręczne podnoszenie takiej łodzi z pozycji spoczynkowej powinno być traktowane jako część przygotowania do wodowania, a nie część procedury wodowania. W związku z tym dopuszcza się jej ręczne podnoszenie przed obsadzeniem a następnie wysunięciem.

SSE 11 zatwierdził również ujednolicone interpretacje punktu 6.1.2.2, które stanowią, że:

„W przypadku statków towarowych niewyposażonych w zmagazynowaną energię mechaniczną zgodnie z pkt. 6.1.1.3 Kodeksu LSA, zm. rezolucją MSC.459(101), ręczne podnoszenie łodzi ratowniczej z pozycji spoczynkowej i obracanie do pozycji wsiadania nie musi być uruchamiane z miejsca wewnątrz łodzi ratowniczej”; oraz

„Mechanizm wodowania jest środkiem do kontrolowania procesu wodowania łodzi ratunkowej lub łodzi ratowniczej po wejściu na pokład wszystkich wyznaczonych osób. Dlatego w przypadku statków towarowych ręczne podnoszenie dedykowanej łodzi ratowniczej przed jej obsadzeniem może być dopuszczalne w celu późniejszego wysunięcia za pomocą zmagazynowanej energii mechanicznej”.

Oczekuje się, że projekt okólnika MSC zostanie zatwierdzony na MSC 110 w czerwcu 2025 r.

Sprawy różne (LSA)

Propozycja poprawek do procedury testowej i kryteriów akceptacji dla testu pływalności kamizelek ratunkowych (rez. MSC.81(70) i okólnik MSC.1/Circ.1628/Rev.1)

Podkomitet uzgodnił projekt poprawek do rezolucji MSC.81(70) i okólnika MSC.1/Circ.1628/Rev.1, w celu ulepszenia procedury testu pływalności kamizelek ratunkowych i dostosowania kryteriów akceptacji do Kodeksu LSA. Oczekuje się, że zostaną one przyjęte na MSC 110.

Propozycja zmiany do rezolucji MSC.81(70) w sprawie znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych

Podkomitet rozważył propozycję zmiany do rezolucji MSC.81(70) w celu poprawy testów ekspozycji na płomień i testów pływalności dla kamizelek ratunkowych oraz testów obciążeniowych dla nowych łodzi ratunkowych i ratowniczych. Proponowane zmiany dotyczą:

- zapisu, że kamizelka ratunkowa nie powinna zostać uszkodzona w sposób powodujący utratę materiału wypornościowego lub innego rodzaju uszkodzenie, które wpływa na jej działanie w wodzie; oraz
- propozycji wprowadzenia do procedury testowej i kryteriów akceptacji dla testów obciążeniowych zawartych w rezolucji określenia 5-minutowych ram czasowych zawieszenia nowych łodzi ratunkowych i ratowniczych na mechanizmie zwalniającym.

Podkomitet poprosił zainteresowane strony o przygotowanie nowej propozycji punktu porządku obrad w tym zakresie na przyszłe posiedzenie MSC.

Różnice między Kodeksem LSA a normą ISO 18813 w zakresie wyposażenia ratunkowego dla jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych

Podkomitet rozważył propozycję zmiany punktów 4.1.5.1.18 i 4.1.5.1.19 Kodeksu LSA w celu dostosowania go do normy ISO 18813.

Zauważono, że wymagania dotyczące racji żywnościowych i wody pitnej w sytuacji związanej z wypadkiem/katastrofą nie zmieniły się między wersjami tej normy z 2006 i 2022 roku. Zauważono też, że nadal istnieją rozbieżności przy porównywaniu tych wersji normy z wymogami Kodeksu LSA i uzgodniono, że zamiast zmieniać Kodeks LSA, preferowana byłaby aktualizacja normy ISO.

Aktualizacje normy ISO dotyczącej wyposażenia jednostek ratunkowych w Kodeksie LSA

SSE 11 rozważył aktualizacje zmienionej normy ISO 18813:2022 i zatwierdził projekt poprawek do Kodeksu LSA, jako drobną korektę, która zostanie uwzględniona w następnym wydaniu Kodeksu i związanej z nim rezolucji MSC.218(82).

Propozycja zmiany „Arkuszy danych testowych cykli temperaturowych” w celu potwierdzenia ekspozycji prototypowej próbki na zwykłą temperaturę pokojową w Zmienionych znormalizowanych formularzach oceny i raportów z testów urządzeń ratunkowych (MSC.1/Circ.1628/Rev.2, MSC.1/Circ.1629, MSC.1/Circ.1630/Rev.2 i MSC.1/Circ.1633)

Przedstawiono propozycję modyfikacji arkuszy „Dane testowe cykli temperaturowych” w celu potwierdzenia ekspozycji prototypowej próbki na zwykłą temperaturę pokojową między cyklami gorącymi i zimnymi urządzeń LSA (koła ratunkowe, samozapalające się światła koła ratunkowego, kamizelki ratunkowe, kombinezony zanurzeniowe, termiczne środki ochronne, materiał wypornościowy łodzi ratunkowej, flary spadochronów raketowych, flary ręczne, urządzenia do rzucania liny itp.) oraz zapisanie powiązanych informacji w różnych mających zastosowanie Zmienionych standardowych formularzach oceny i raportów z testów urządzeń ratunkowych, jako drobnej korekty.

OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

Przegląd i aktualizacja Kodeksu postępowania dla wykrywaczy mgły olejowej w atmosferze (MSC.1/Circ.1086)

Podkomitet uzgodnił projekt poprawek do Kodeksu postępowania dla wykrywaczy mgły olejowej w atmosferze (okólnik MSC/Circ.1086), które zostały opracowane w odpowiedzi na obawy, że pożary na statkach są często powodowane lub wzmacniane przez wycieki oleju w maszynowniach.

Obecne systemy wykrywania mgły olejowej w atmosferze mogą w sposób ciągły monitorować atmosferę w maszynowni, ostrzegając załogę o zagrożeniu i zapobiegając wystąpieniu niebezpiecznej sytuacji.

Projekt zmian m.in. nie uwzględnia paliw alternatywnych; usuwa listy typów systemów wykrywania; zastrzega, że systemy wykrywania mgły olejowej w atmosferze powinny być zatwierdzane zgodnie z międzynarodowymi normami akceptowanymi przez administrację (np. ISO); stwierdza, że przeglądy i obsługa powinny być przeprowadzane zgodnie z instrukcjami producenta oraz że czujki powinny posiadać instrukcję obsługi.

Oczekuje się, że projekt zmienionego Kodeksu zostanie zatwierdzony na posiedzeniu MSC 110 w czerwcu 2025 r.

Przegląd Kodeksu FTP z 2010 r. w celu uwzględnienia nowych systemów i materiałów przeciwpożarowych

Podkomitet rozważył kilka propozycji związanych z rewizją Kodeksu FTP 2010 i odpowiednich procedur badań ogniowych w nim zawartych, które obejmowały m.in.:

- Włączenie do Kodeksu FTP 2010 odniesienia do rezolucji A.753(18) w/s Wytycznych dotyczących stosowania rur z tworzyw sztucznych na statkach;
- Różne projekty zmian i poprawek do Kodeksu FTP z 2010 r. w celu poprawy jednolitości i zapewnienia równych szans dla producentów, laboratoriów badawczych i administracji; oraz
- Dodanie wymagań dotyczących badań ogniowych dla przegród klasy „H” do cz. 3 Załącznika 1 Kodeksu w celu zapewnienia wytycznych dotyczących wdrażania badań zgodnie z ujednoliconymi normami oraz zapewnienia dokładności i wiarygodności badań.

Prace nad tym punktem agendy będą kontynuowane między sesjami przez Grupę korespondencyjną ds. ochrony przeciwpożarowej.

Przegląd i aktualizacja prawidła II-2/9 SOLAS w zakresie kontroli pożarów w celu włączenia istniejących wytycznych i wyjaśnienia wymagań

Podkomitet kontynuował prace nad przeglądem i aktualizacją prawidła II-2/9 SOLAS w zakresie kontroli pożarów w celu włączenia istniejących wytycznych i wyjaśnienia wymagań prawideł II-2/9.7.3.1.3 (Izolacja ogniowa tulei kanałów) i 9.2.3.3 (Odporność ogniowa ścian i pokładów) oraz tabel 9.5 (Odporność ogniowa przegród pionowych oddzielających przyległe pomieszczenia) i 9.6 (Odporność ogniowa pokładów oddzielających przyległe pomieszczenia). Podkomitet rozważył również propozycję opracowania nowego okólnika MSC zawierającego szkice objaśniające dotyczące prawidła SOLAS II-2/9 oraz propozycję uwzględnienia istniejących ujednoliconych interpretacji IACS przy wprowadzaniu zmian do prawidła II-2/9 Konwencji SOLAS. Podkomitet zwrócił się do MSC 110 o poinformowanie, czy zakres prac dla tego punktu agendy może zostać zmieniony w celu uwzględnienia tej ostatniej propozycji.

Prace będą kontynuowane w ramach Grupy korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej.

Opracowanie poprawek do rozdz. II-2 SOLAS oraz Kodeksu FSS w zakresie wykrywania i kontroli pożarów w ładowniach oraz na pokładzie ładunkowym kontenerowców

Podkomitet rozważył następujące kwestie:

- Projekt nowego prawidła SOLAS II-2/7.11 dotyczącego przenośnych kamer termowizyjnych na podczerwień;
- Projekt poprawek do prawidła SOLAS II-2/10.7.3 dotyczącego lanc na mgłę wodną oraz stałych i przenośnych monitorów wody;
- Projekt wytycznych dotyczących projektowania, działania, testowania i zatwierdzania lanc na mgłę wodną,
- Przegląd okólnika MSC.1/Circ.1472 dotyczący przenośnych monitorów wody.

Podkomitet rozważył również propozycje związane z wydajnością pomp zębowych ładowni kontenerowców pod kątem unikania lub znacznego ograniczenia powierzchni swobodnych wody i ryzyka związanego z utratą stateczności. Podkomitet zgodził się odroczyć rozważania na ten temat do czasu zakończenia rozważań dotyczących aktywnych systemów ochrony ppoż.

Ze względu na ograniczenia czasowe, SSE 11 powierzył Grupie korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej kontynuowanie prac nad następującymi zagadnieniami:

- Aktywne systemy ochrony ppoż.
- Potencjalny wpływ niektórych środków na inne systemy lub inne części istniejących wymagań - standardy stosowania i zatwierdzania wizyjnych systemów wykrywania pożaru.

- Projekt poprawek do okólnika MSC.1/Circ.1472 - Wytyczne dotyczące projektowania, działania, testowania i zatwierdzania mobilnych monitorów wody stosowanych do ochrony pokładowych obszarów ładunkowych statków zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu pięciu lub więcej poziomów kontenerów na lub powyżej pokładu pogodowego.

Projekt nowego pravidła SOLAS II-2/7.11

Podkomitet opracował poprawki do pravidła II-2/7 Konwencji SOLAS – Wykrywanie pożaru i alarmowanie. Poprawki dotyczą lokalizowania i potwierdzania pożarów na statkach przeznaczonych do przewozu kontenerów na pokładzie pogodowym lub powyżej niego, w tym wymagań dotyczących przenośnych kamer termowizyjnych na podczerwień oraz odniesienia do odpowiednich międzynarodowych lub uznanych norm. Oczekuje się, że wymagania będą miały zastosowanie do statków zbudowanych 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

Projekt poprawek do pravidła II-2/10.7.3 SOLAS dotyczącego lanc na mgłę wodną oraz stałych i przenośnych monitorów wody

Podkomitet opracował poprawki do pravidła II-2/10.7.3 SOLAS, w tym aktualizacje wymagań dotyczących przewozu lanc na mgłę wodną (które mają być zatwierdzone przez Administrację zgodnie z wytycznymi przedstawionymi poniżej) oraz stałych i przenośnych monitorów wody. Podkomitet zgodził się na podejście oparte na celach w odniesieniu do wymogu dotyczącego liczby i instalacji stałych monitorów wody, ale nie był w stanie uzgodnić konkretnego przepisu na tym etapie. W odniesieniu do przewozu towarów niebezpiecznych, SSE 11 zgodził się zastąpić odniesienie z pravidła SOLAS II-2/19.3.1.5 do II-2/19.3.1.2, aby stwierdzić w odpowiednim przepisie, że „Jeśli statek jest przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych w wydzielonych obszarach, wydajność pomp pożarowych i średnicy głównej rury przeciwpożarowej powinna być również zgodna z wymaganiem pravidła 19.3.1.2, o ile ma to zastosowanie do pokładowych obszarów ładunkowych”.

Oczekuje się, że wymagania te będą miały zastosowanie do statków zbudowanych 1 stycznia 2032 r. lub później. Statki zbudowane w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie, a przed 1 stycznia 2032 r. powinny spełniać poprzednio obowiązujące wymagania.

Projekt wytycznych dotyczących projektowania, działania, testowania i zatwierdzania lanc na mgłę wodną stosowanych do ochrony pokładowych obszarów ładunkowych statków zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu kontenerów na pokładzie otwartym lub powyżej niego

Zgodnie z wymaganiami pravidła II-2/10.7.3 Konwencji SOLAS opracowano wytyczne dotyczące projektowania, działania, testowania i zatwierdzania lanc na mgłę wodną.

Wytyczne zawierają odpowiednie definicje i podstawowe wymagania związane m.in. z odpornością na korozję, działaniem, wydajnością, ograniczaniem ryzyka dla załóg strażackich, instrukcją obsługi i transportem.

Podkomitet rozważył również pojemność lancy na mgłę wodną, ale nie mógł osiągnąć konsensusu w tej sprawie. W związku z tym sformułowanie „od 50 l/min. do 100 l/min.” pozostawiono do dalszego rozważenia Grupie korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej.

Opracowanie przepisów do rozważenia zakazu stosowania na statkach pian gaśniczych zawierających substancje fluorowane inne niż PFOS

Na SSE 11 nie zgłoszono żadnych uwag w sprawie opracowania przepisów mających na celu rozważenie zakazu stosowania na statkach pian gaśniczych zawierających substancje fluorowane inne niż PFOS. Podkomitet zgodził się zachować ten punkt w porządku obrad do dalszego rozpatrzenia na SSE 12 (2026), biorąc pod uwagę, że obecnie trwają prace związane z tym tematem w Komitecie ds. przeglądu trwałych zanieczyszczeń organicznych (najbliższa konferencja w maju 2025 r.) i w Unii Europejskiej.

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

SSE 11 dokonał przeglądu prac Grupy korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej, w tym dyskusji na temat następujących kwestii:

- Gromadzenie informacji związanych z systemami bezpieczeństwa pożarowego dla statków przewożących pojazdy zasilane nowymi źródłami energii, w tym pojazdy z napędem elektrycznym (BEV);
- Systemy wykrywania w przestrzeniach ro-ro i na pokładach samochodowych statków towarowych (np. czujniki ciepła i dymu w systemie adresowalnym); oraz
- Proponowane dalsze działania i wstępny projekt poprawek dotyczących potwierdzenia pożaru (system monitoringu wideo) w przestrzeniach ro-ro i na pokładach samochodowych statków towarowych.

Opracowano projekt planu działania w oparciu o wcześniej uzgodnioną mapę drogową, biorąc pod uwagę pracę wykonaną przez grupę korespondencyjną, dużą ilość pracy do wykonania i czas dostępny do następnej potencjalnej daty wejścia w życie przepisów w 2032 roku. Dalsze prace, które mają zostać przeprowadzone w okresie międzysesyjnym, obejmują:

- Opracowanie projektu planu działania.
- Opracowanie listy odpowiednich raportów naukowych i badań itp.
- Rozważenie propozycji związanych z wizyjnymi systemami wykrywania pożaru (VFD) dla statków przewożących pojazdy zasilane nowymi źródłami energii, technologiami i metodologiami zwiększania bezpieczeństwa pożarowego na statkach przewożących pojazdy elektryczne zasilane akumulatorami oraz definicjami terminologii stosowanej w kontekście pożarów akumulatorów litowo-jonowych.
- Określenie zagrożeń związanych z pojazdami zasilanymi nowymi źródłami energii, w tym BEV, oraz opcji kontroli ryzyka.

Rozważono propozycję dotyczącą wykorzystania systemów solankowych do gaszenia pożarów akumulatorów litowych na statkach pasażerskich ro-ro, jednak uznano, że potrzeba więcej wyników testów i informacji na temat projektu systemu, dlatego też poproszono o zgłaszanie dodatkowych dokumentów na przyszłe sesje.

Ujednolicone interpretacje wymagań konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem, ochroną, środowiskiem, ułatwieniami, odpowiedzialnością i odszkodowaniami (ochrona ppoż.)

Proponowane ujednolicone interpretacje prawidła II-2/10.11 Konwencji SOLAS odnoszącego się do środków gaśniczych zawierających PFOS oraz prawidła 7.9.4 Kodeksów HSC 1994 i 2000 odnoszącego się do ograniczeń środków gaśniczych

MSC 107 przyjął rezolucje MSC.532(107), MSC.536(107) i MSC.537(107) zawierające poprawki do Konwencji SOLAS oraz Kodeksów HSC 1994 i 2000 w zakresie zakazu stosowania i przechowywania środków gaśniczych zawierających kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS). SSE 11 uzgodnił projekt ujednoliconej interpretacji prawidła II-2/10.11 SOLAS oraz prawidła 7.9.4 Kodeksów HSC z 1994 i 2000 r. do zatwierdzenia przez MSC 110 w czerwcu 2025 r., która zapewnia jasność co do sposobu wykazania zgodności z wymogami dotyczącymi zakazu stosowania PFOS zarówno dla nowych, jak i istniejących statków.

Propozycja ujednoliconej interpretacji paragrafu 2.4.2.2 rozdziału 9 Kodeksu FSS odnoszącego się do rozstawu połączonych czujek dymu i ciepła

MSC 108 przyjął rezolucjami MSC.550(108) i MSC.555(108) poprawki do prawidła II-2/20 Konwencji SOLAS i Kodeksu FSS w celu zwiększenia bezpieczeństwa pożarowego statków pasażerskich ro-ro.

SSE 11 uzgodnił projekt ujednoliconej interpretacji paragrafu 2.4.2.2 rozdz. 9 Kodeksu FSS do zatwierdzenia przez MSC 110 w czerwcu 2025 r. z przewidywaną datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r., która zapewnia jasność w zakresie dopuszczalnych odstępów między połączonymi czujkami dymu i ciepła.

Projekt ujednoliconej interpretacji dotyczącej montażu samozamykającego się kurka kontrolnego o małej średnicy na rurach do sondowania w zbiornikach na oleje palne inne niż paliwo olejowe i olej smarowy

Podkomitet rozważył projekt ujednoliconej interpretacji dotyczącej montażu samozamykającego się kurka kontrolnego o małej średnicy na rurach do sondowania w zbiornikach na oleje palne inne niż paliwo olejowe i olej smarowy, wymaganego przez prawidło II-2/4.2.4 SOLAS. Projekt interpretacji ma na celu wyjaśnienie kwestii dotyczących intencji wymagań i identyfikacji zbiorników, na których montaż takiego kurka nie jest konieczny.

Podkomitet skierował to zagadnienie do dalszych rozważań w Grupie korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej.

Ujednolicona interpretacja IACS SC 211/Rev.1 prawideł II-2/3.6 i II-2/4.5.1.1 SOLAS odnosząca się do przestrzeni chroniącej zbiorniki ładunkowe w obszarze dziobowym

Podkomitet odnotował ujednoliconą interpretację IACS prawideł II-2/3.6 i II-2/4.5.1.1 SOLAS odnoszącą się do przestrzeni chroniącej zbiorniki ładunkowe w obszarze dziobowym. IACS UI SC 211 została znowelizowana w wyniku dostosowania IACS UR F44 do normy IEC 60092. Ujednolicona interpretacja IACS ma być jednolicie wdrażana przez członków IACS na statkach zakontraktowanych do budowy w dniu 1 stycznia 2026 r. lub po tej dacie, chyba że państwo bandery poinformuje na piśmie inaczej.

Ujednolicona interpretacja IACS SC 307 prawidła II-2/4.5.10 SOLAS dotycząca ochrony pompowni ładunkowych

Podkomitet odnotował ujednoliconą interpretację IACS prawidła II-2/4.5.10 SOLAS dotyczącą ochrony pompowni ładunkowych. Interpretacja ma na celu zapewnienie jasności w odniesieniu do szeregu niejasnych wyrażeń odnośnie miejsca gdzie powinny być zainstalowane detektory i gdzie powinny być zainstalowane alarmy wysokiego poziomu w zęzach, aby umożliwić wykrycie na wczesnym etapie każdego wycieku lub wybuchowych warunków atmosferycznych. Ujednolicona interpretacja IACS będzie stosowana przez członków IACS od dnia 1 lipca 2025 r. w odniesieniu do statków, których budowa została zakontraktowana w dniu 1 stycznia 2026 r. lub po tej dacie, chyba że państwo bandery poinformuje na piśmie inaczej.

Ujednolicona interpretacja IACS SC 269/Rev.2 prawidła II-2/13.4.2 SOLAS odnoszącego się do środków ewakuacji z pomieszczeń maszyny sterowej na statkach towarowych

Podkomitet odnotował ujednoliconą interpretację IACS prawidła II-2/13.4.2 SOLAS odnoszącego się do środków ewakuacji z pomieszczeń maszyny sterowej na statkach towarowych. IACS UI SC 269 został poprawiony w celu wyjaśnienia, że ostatnie zdanie prawidła SOLAS II-2/13.4.2.2 ma zastosowanie niezależnie od wielkości statku i że należy je czytać w połączeniu z prawidłem II-2/13.4.2.3 SOLAS, ponieważ pomieszczenia maszyny sterowej są zwykle uważane za „inne pomieszczenia maszynowe”. Ujednolicona interpretacja IACS ma być jednolicie wdrażana przez członków IACS od 1 stycznia 2026 r., chyba że państwo bandery poinformuje na piśmie inaczej.

Propozycja ujednoliconej interpretacji paragrafu 2.1.3.3 rozdziału 5 Kodeksu FSS dotyczącego środków kontroli stałej gazowej instalacji gaśniczej

SSE 11 nie poparł projektu ujednoliconej interpretacji dotyczącej wymagań dla środków kontroli każdej stałej gazowej instalacji gaśniczej w paragrafie 2.1.3.3 rozdziału 5 Kodeksu FSS, w której zaproponowano dopuszczenie dwóch rozwiązań, tzn. umieszczenia środków sterowania

i ich orurowania poza pomieszczeniami chronionymi lub zamknięcie krótkiego odcinka rurociągu sterującego przechodzącego przez przestrzeń chronioną w znacznej stalowej obudowie lub zaizolowanie go zgodnie z normami klasy A-60.

Ujednolicone interpretacje wymagań konwencji IMO związanych z bezpieczeństwem oraz ochroną środowiska (w zakresie spraw innych niż LSA i ppoż.)

Projekt ujednoliconej interpretacji przepisu II-1/3-13.2.4 SOLAS w odniesieniu do dokumentacji dotyczących prób i szczegółowych oględzin niecertyfikowanych urządzeń dźwignicowych

MSC 107 przyjął przepis II-1/3-13 SOLAS dotyczące okrętowych urządzeń dźwignicowych i wciągarek kotwicznych (rez. MSC.532(107)) z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r. oraz zatwierdził Wytyczne dotyczące urządzeń dźwignicowych (okólnik MSC.1/Circ.1663).

SSE 11 uzgodnił projekt ujednoliconej interpretacji przepisu SOLAS II-1/3-13.2.4 w celu wprowadzenia jednolitej dokumentacji testów obciążeniowych i szczegółowych oględzin istniejących urządzeń dźwignicowych bez ważnych certyfikatów, zainstalowanych przed 1 stycznia 2026 r., który zostanie zatwierdzony w formie okólnika przez MSC 110 w czerwcu 2025 r., z przewidywaną datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

Ujednolicona interpretacja IACS SC11 dotycząca przepisu II-1/45.5.3 SOLAS

SSE 11 odnotował ujednoliconą interpretację IACS dot. niejasnego wyrażenia „inne obszary wysokiego ryzyka pożarowego” w przepisie II-1/45.5.3 SOLAS odnoszącym się do środków ostrożności przed porażeniem prądem, pożarem i innymi zagrożeniami pochodzenia elektrycznego. Intencją UI jest sprecyzowanie/wyjaśnienie z dala od jakich obszarów opisanych w przepisie jako „inne obszary wysokiego ryzyka pożarowego” powinny być poprowadzone kable i przewody zasilania podstawowego lub awaryjnego, oświetlenia, łączności wewnętrznej lub sygnałowej. Ujednolicona interpretacja IACS ma być jednolicie wdrażana przez członków IACS na statkach zakontraktowanych do budowy w dniu 1 stycznia 2026 r. lub po tej dacie, chyba że państwo bandery zaleci inaczej na piśmie.

Nowa ujednolicona interpretacja IACS (UI) SC305 przepisu II-1/26.2 SOLAS dotycząca pojedynczych zasadniczych elementów napędu i ich niezawodności

SSE 11 odnotował ujednoliconą interpretację IACS przepisu II-1/26.2 SOLAS dotyczącą podstawowych elementów napędu i ich niezawodności. Tekst ujednoliconej interpretacji IACS pochodzi z zatwierdzonego na MSC 109 okólnika MSC.1/Circ.1685, jednak jego zastosowanie zostało rozszerzone o statki towarowe. Ujednolicona interpretacja IACS ma być jednolicie wdrażana przez członków IACS na statkach zakontraktowanych do budowy w dniu 1 stycznia 2026 r. lub po tej dacie, chyba że państwo bandery zaleci inaczej na piśmie.

Sprawy różne (inne niż LSA i ppoż.)

Uwagi do PPR 11 dotyczące ciśnienia otwarcia zaworu P/V

SSE 11 rozważył wniosek PPR 11 dotyczący wymogu, aby nowe zbiornikowce do przewozu ropy naftowej były wyposażone w zawory P/V o ciśnieniu otwarcia co najmniej 0,20 bara oraz określenia wszelkich negatywnych implikacji. Podkomitet stwierdził, że takie rozwiązanie nie niesie ze sobą żadnych negatywnych konsekwencji i przekazał do PPR 13 dokument z uwagami w tej sprawie, w którym stwierdzono, że ponieważ wymóg będzie bezpośrednio powiązany z redukcją emisji lotnych związków organicznych (VOC) ze zbiornikowców, proponuje się, aby ustawienia ciśnienia zaworu P/V były uregulowane w przepisie 15 Załącznika VI do Konwencji MARPOL.

Dwuletni raport o stanie prac i wstępny porządek obrad SSE 12

Podkomitet zgodził się na włączenie do tymczasowego porządku obrad SSE 12 następujących kwestii, pod warunkiem uzyskania zgody MSC 110:

- Poprawki do Znowelizowanych wytycznych dotyczących konserwacji i inspekcji stałych instalacji gaśniczych na dwutlenek węgla (okólnik MSC.1/Circ.1318/Rev.1) w celu wyjaśnienia przepisów dotyczących testowania i inspekcji butli na CO₂; oraz
- Opracowanie poprawek do paragrafu 2.1.2.5 rozdziału 5 Kodeksu FSS dotyczącego wymagań konstrukcyjnych dla uszczelek.

Biorąc pod uwagę potrzebę zrównoważenia obciążenia pracą podkomitetów SDC i SSE, Podkomitet zgodził się przenieść następujące kwestie do wstępnego porządku obrad SDC 12, pod warunkiem uzyskania zgody MSC 110:

- Opracowanie poprawek do rozdziału 6 Kodeksu MODU 2009 dotyczących urządzeń elektrycznych zdolnych do pracy po awarii zasilania;
- Opracowanie poprawek do rozdziału 15 Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS) w sprawie zamkniętych przestrzeni zawierających odbiornik azotu lub zbiornik buforowy systemu generatora azotu; oraz
- Przegląd wytycznych dotyczących stosowania rur z tworzyw sztucznych na statkach (rez. A.753(18)), biorąc pod uwagę trwające w Podkomitecie SDC prace nad bezpieczeństwem pożarowym tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem szklanym (FRP) i bezpiecznym powrotem do portu.