



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 5/2026

Najważniejsze postanowienia 12 sesji Podkomitetu Statkowych Systemów i Wyposażenia (IMO SSE)

12 sesja Podkomitetu Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE) odbyła się w dniach 9–13 marca 2026 r. w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie. Poniżej przedstawiono najważniejsze zagadnienia dyskutowane na sesji.

Wentylacja jednostek ratunkowych

Kontynuowano prace nad nowymi wymogami dotyczącymi wentylacji jednostek ratunkowych, koncentrując się głównie na częściowo zamkniętych łodziach ratunkowych (PELBs). Podkomitet potwierdził pilną potrzebę wprowadzenia tych przepisów do Kodeksu LSA oraz rezolucji MSC.81(70), jednocześnie uznając, że obecnie nie ma wystarczającego uzasadnienia dla wprowadzenia podobnych wymogów dla tratw ratunkowych.

Projekt poprawek do Kodeksu LSA

Nowe wymogi mają dotyczyć częściowo zamkniętych łodzi ratunkowych zainstalowanych 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie. Głównym celem jest zapobieganie stężeniu CO₂ powyżej 5000 ppm przy pełnej obsadzie osób, nawet przy zamkniętych wejściach.

Projekt przewiduje trzy sposoby osiągnięcia wymaganej wentylacji:

1. Wentylacja wymuszona - zapewnienie wydajności co najmniej 5 m³/h na osobę przez minimum 24 godziny. System musi być sterowany z wewnątrz łodzi i nie może obciążać baterii radiowych.
2. Wentylacja pasywna - zastosowanie otworów wentylacyjnych o łącznym przekroju poprzecznym wynoszącym co najmniej 0,015 m² na osobę. Otwory te powinny być umieszczone w przeciwnych kierunkach, możliwie najdalej od siebie i jak najwyżej.
3. Inne odpowiednie rozwiązania - dowolne metody, które skutecznie utrzymają stężenie CO₂ poniżej limitu.

Podczas sesji Grupa Robocza zdecydowała o usunięciu z projektu zapisu o otworach o powierzchni 4% powierzchni podłogi łodzi. Uznano, że wartość ta nie została wystarczająco zweryfikowana technicznie dla łodzi PELB, a opieranie wymiarów na liczbie osób (0,015 m² na osobę) jest bardziej miarodajne i eliminuje potrzebę definiowania „powierzchni podłogi”.

Państwa członkowskie zostały wezwane do przedstawienia na sesję SSE 13 dowodów technicznych (eksperymentów lub symulacji numerycznych), które pozwolą ostatecznie ustalić wartość dla wentylacji pasywnej.

Procedury testowe (rezolucja MSC.81(70))

Oprócz limitu stężenia 5000 ppm wprowadzono wymóg, aby chwilowe stężenie szczytowe nie przekraczało 30000 ppm. Testy powinny odbywać się przy sile wiatru nie większej niż 2 stopnie w skali Beauforta, przy zamkniętych wejściach i włazach.

Aby odzwierciedlić liczbę osób znajdujących się w łodzi ratunkowej, należy ją załadować manekinami odpowiadającymi liczbie osób, które łódź może pomieścić, tak aby uzyskać wyporność równą objętości ciała wynoszącej 75 l na osobę. Manekiny należy umieścić na miejscach siedzących w łodzi ratunkowej.

Dopuszczalne jest użycie opcjonalnego źródła ciepła (50 W na osobę) w celu symulacji ciepłoty ciała, a tempo wydzielania CO₂ powinno wynosić co najmniej 383 ml/min na osobę.

Podkomitet postanowił ponownie powołać Grupę Korespondencyjną ds. Środków Ratunkowych (LSA CG), której zadaniem będzie m.in. przygotowanie poprawek do ustandaryzowanych formularzy raportów z testów (MSC.1/Circ.1630/Rev.3) oraz dalsze doprecyzowanie wymogów technicznych. Prace nad tym zagadnieniem mają zostać sfinalizowane do 2027 roku.

Wymogi dla samoprostujących się lub zakrytych odwracalnych tratw ratunkowych

Potwierdzono i uszczegółowiono nowe wymogi dotyczące obowiązkowego wyposażania statków w samoprostujące się lub zakryte, odwracalne tratwy ratunkowe. Celem tych zmian jest zwiększenie

bezpieczeństwa poprzez wyeliminowanie konieczności ręcznego prostowania tratw w trudnych warunkach morskich.

Nowe wymogi będą miały zastosowanie do nowych statków towarowych oraz nowych statków pasażerskich. Obowiązek dotyczy tratw o pojemności powyżej 12 osób. Tratwy o pojemności 12 osób i mniejszej pozostają wyłączone z tego wymogu. Wymogi będą dotyczyły statków, których stępki zostały położone w dniu lub po dacie, która zostanie ostatecznie ustalona w poprawkach do Konwencji SOLAS.

Podkomitet uzgodnił, że w przypadku wymiany tratw na statkach zbudowanych przed datą wejścia w życie nowych przepisów, nowe tratwy nie będą musiały spełniać wymogów samoprostowania lub odwracalności (z wyjątkiem statków pasażerskich typu ro-ro, które podlegają osobnym regulacjom).

Wymogi techniczne (Nowa sekcja 4.2-1 Kodeksu LSA)

Zdecydowano o stworzeniu oddzielnej sekcji (4.2-1) w Kodeksie LSA, aby uniknąć niezamierzonego wstecznego stosowania wymogów wobec wszystkich tratw, do których odwołują się obecne przepisy SOLAS.

Nowa sekcja określa standardy dla samoprostujących się i zakrytych odwracalnych tratw ratunkowych:

- Oba typy tratw muszą być stabilne na fali oraz umożliwiać bezpieczne użytkowanie;
- Muszą być wyposażone w urządzenia do samoczynnego odprowadzania wody;
- Tratwy samoprostujące się muszą automatycznie obracać się z pozycji odwróconej do pozycji pionowej na powierzchni wody, niezależnie od tego, czy napełniły się w pozycji odwróconej, czy wyróciły się później. Testy muszą być przeprowadzane z pełnym wyposażeniem;
- Odwracalne, zakryte tratwy muszą posiadać namioty (canopies) po obu stronach kadłuba, które rozkładają się po zwodowaniu. Wyposażenie musi być łatwo dostępne bez względu na to, którą stroną tratwa pływa na wodzie (poprzez zastosowanie pojemnika dostępnego z obu stron lub zdublowanie wyposażenia).

Podkomitet uznał, że wymogi te powinny objąć również sztywne tratwy ratunkowe (rigid liferafts), aby uniknąć luki regulacyjnej, mimo ich mniejszej popularności rynkowej.

Grupa robocza ma zbadać potrzebę wprowadzenia analogicznych poprawek do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich (Kodeks HSC) z 2000 r.

Rozważane jest wprowadzenie okresu przejściowego wynoszącego 3 lata dla statków pasażerskich oraz 5 lat dla statków towarowych od daty przyjęcia poprawek.

Prace nad finalizacją poprawek będą kontynuowane przez Grupę Korespondencyjną ds. Środków Ratunkowych (LSA CG), a ich zakończenie planowane jest na rok 2027.

Konserwacja i przeglądy łodzi ratunkowych (rezolucja MSC.402(96))

Ujednolicone definicje

Podkomitet poczynił znaczące postępy w opracowywaniu definicji, które mają kluczowe znaczenie dla procesu autoryzacji dostawców usług. Uzgodniono, co do zasady, definicje dla terminów:

- „Marka” (make),
- „Typ” (type),
- „Model” (model),
- „Seria” (series).

Wprowadzenie tych pojęć do paragrafu 7.1.1 rezolucji ma na celu precyzyjne określenie zakresu certyfikacji personelu technicznego, co pozwoli uniknąć niejasności podczas kontroli i certyfikacji sprzętu przez Administrację oraz uznane organizacje.

Rozważano potrzebę autoryzacji producentów do serwisowania własnego sprzętu. Zaproponowano model centralnego zarządzania informacjami o Autoryzowanych Dostawcach Usług (ASP), co mogłoby pomóc w rozwiązywaniu problemów z niespójnością publicznych wykazów serwisów.

Podczas sesji zdecydowano o usunięciu przypisu odsyłającego do normy ISO w projekcie poprawek do rezolucji do czasu, aż ISO sfinalizuje aktualizację standardu zgodną z decyzjami Podkomitetu.

Norma ISO 23678:2022

Podczas prac nad poprawkami do paragrafu 7.1.1 rezolucji MSC.402(96) wywiązała się dyskusja nad konkretnymi sformułowaniami:

- Zdecydowano o usunięciu słowa „uznany” (recognized) w odniesieniu do standardów krajowych lub międzynarodowych, aby uniknąć niejasności co do tego, kto miałby dokonywać takiego uznania.

- Nie osiągnięto konsensusu w sprawie zwrotu „w stosownych przypadkach” (as appropriate). Część delegacji uważała, że zapewnia on niezbędną elastyczność (np. gdy modele sprzętu różnią się tylko nieznacznie), inne zaś twierdziły, że jest on zbyt niejasny i podważa cel, jakim jest stworzenie jednoznacznych przepisów.

Podkomitet poinstruował Grupę Roboczą, aby sfinalizowała listę zagadnień związanych ze spójną implementacją rezolucji oraz identyfikacją konkretnych przepisów wymagających zmian. Prace mają być kontynuowane przez Grupę Korespondencyjną (LSA CG), a ich sfinalizowanie planowane jest na rok 2027.

Kursy modelowe

Podkomitet zatwierdził zrewidowany kurs modelowy 3.06 dotyczący przeglądów środków i urządzeń ratunkowych, kończąc tym samym przegląd wszystkich kursów modelowych pozostających w jego kompetencji.

Podkomitet SSE był odpowiedzialny za rewizję czterech kursów modelowych, co zostało zrealizowane na przestrzeni ostatnich lat:

- 3.03 - Survey of Machinery Installations – zatwierdzony na SSE 9;
- 3.04 - Survey of Electrical Installations – zatwierdzony na SSE 10;
- 3.05 - Survey of Fire Appliances and Provisions – zatwierdzony na SSE 11;
- 3.06 - Survey of Life-Saving Appliances and Arrangements – zatwierdzony obecnie na SSE 12.

Regulacje dla nowych technologii i paliw alternatywnych (GHG)

Opracowanie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa w celu wsparcia redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków korzystających z nowych technologii i paliw alternatywnych

Podczas posiedzenia MSC 110 omówiono przydzielenie zadań podkomitetom oraz plan prac zawierający harmonogram, zadania i priorytety dotyczące opracowania ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa w celu wsparcia redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków korzystających z nowych technologii i paliw alternatywnych.

Podkomitetowi SSE powierzono prace związane z aspektami bezpieczeństwa następujących paliw alternatywnych i nowych technologii oraz przygotowaniem planu prac w celu opracowania norm dla:

- paliw na bazie alkoholu metylowego/etylowego;
- oleju napędowego Fischer-Tropsch (FT);
- akumulatorów litowo-jonowych;

- technologii magazynowania energii w superkondensatorach;
- wymiennych pojemników na akumulatory litowo-jonowe do napędu trakcyjnego; oraz
- zaawansowanego odzyskiwania ciepła odpadowego.

Potwierdzono, że priorytetem powinno być opracowanie projektu tymczasowych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących systemy magazynowania energii w bateriach (BESS: baterie litowo-jonowe, technologia magazynowania energii w superkondensatorach oraz wymienne kontenery z bateriami litowo-jonowymi do napędu). Powinny one obejmować wszystkie systemy BESS, a nie tylko te związane z bateriami litowo-jonowymi, oraz powinny być oparte na celach, aby uwzględnić nowe technologie. Uzgodniono, że prace nad BESS zostaną przekazane Podkomitetowi SDC.

Opracowano projekt planu prac zawierający następujące kluczowe etapy:

SSE 13 (2027)	W ramach Kodeksu FSS opracowanie lub określenie odpowiednich norm certyfikacji systemów gaśniczych na bazie wody i gazu do gaszenia pożarów alkoholu, do zatwierdzenia na posiedzeniu MSC 115 (2028) i późniejszego przyjęcia przez MSC 116 (2029).
SSE 14 (2028)	Opracowanie poprawek do rozdziału II-2, część B, Konwencji SOLAS oraz poprawek do Wytycznych dotyczących środków zapobiegania pożarom w maszynowniach i pompowniach ładunkowych (okólnik MSC.1/Circ.1321), w celu uwzględnienia wymagań bezpieczeństwa dotyczących ryzyka stwarzanego przez paliwa olejowe w procesie Fischera-Tropscha (FT), w celu zatwierdzenia na posiedzeniu MSC 116 (2029) i późniejszego przyjęcia przez MSC 117 (2030).
SSE 15 (2029)	Opracowanie tymczasowych wytycznych dotyczących wymagań bezpieczeństwa dla zaawansowanych systemów odzyskiwania ciepła odpadowego do zatwierdzenia na posiedzeniu MSC 118 (2030).

OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

Przegląd Znowelizowanych wytycznych dotyczących konserwacji i inspekcji stałych systemów gaśniczych na dwutlenek węgla (MSC.1/Circ.1318/rev.1)

Podkomitet zakończył prace nad przeglądem Znowelizowanych wytycznych dotyczących obsługi i inspekcji stałych systemów gaśniczych na dwutlenek węgla (MSC.1/Circ.1318/rev.1) w celu doprecyzowania wymagań dotyczących badań okresowych, prób hydrostatycznych oraz terminów badań butli wysokociśnieniowych na CO₂. Zmiany do wytycznych obejmują:

- dodatkowe wymagania dotyczące corocznej kontroli wszystkich węży gaśniczych systemu na CO₂ oraz wyraźnego oznakowania zaworów regulacyjnych;
- doprecyzowanie minimalnych zalecanych wymagań konserwacyjnych, w tym:
 - konieczność poddawania każdej butli okresowym próbom hydrostatycznym w odstępach nieprzekraczających 10 lat od daty poprzedniej próby;
 - konieczność poddawania próbom ciśnieniowym zaworu bezpieczeństwa zamontowanego w odcinkach zamkniętych rurociągów;
 - wymagania dotyczące badań i przeglądów elementów stałej instalacji gaśniczej na dwutlenek węgla (np. zaworu butli, zaworów regulacyjnych) po naprawach, wymianie lub modyfikacji.

Oczekuje się, że zmiany zostaną zatwierdzone podczas 112 posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego, a państwa członkowskie zostaną poproszone o stosowanie wytycznych nie wcześniej niż 12 miesięcy po opublikowaniu okólnika.

Opracowanie zmian do punktu 2.1.2.5 rozdziału 5 Kodeksu FSS dotyczącego wymagań konstrukcyjnych dla uszczeltek

Uzgodniono poprawkę do pkt 2.1.2.5 rozdziału 5 (Stałe gazowe systemy gaśnicze) Kodeksu FSS, mającą na celu wyłączenie uszczeltek z wymogu, aby były one wykonane z materiałów o temperaturze topnienia przekraczającej 925°C. Poprawki mają zastosowanie zarówno do nowych, jak i istniejących statków. Oczekuje się, że zostaną zatwierdzone na posiedzeniu MSC 112, a następnie przyjęte na posiedzeniu MSC 113.

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

Podkomitet przeprowadził przegląd Kodeksu FTP z 2010 r. oraz zawartych w nim odpowiednich procedur badań ogniowych w celu uwzględnienia nowych systemów i materiałów przeciwpożarowych.

Uzgodniono, że:

- Prawidło II-2/9.3.1 SOLAS nie jest właściwym miejscem do uregulowania kwestii stosowania rur z tworzyw sztucznych.
- Ujednolicona interpretacja prawidła II-2/9.3.1 SOLAS zawarta w okólniku MSC.1/Circ.1120 spełniła swoją rolę i nie będzie już potrzebna po przyjęciu zrewidowanego Kodeksu FTP.

Opracowano następujące projekty:

- Projekt zmian do Kodeksu FTP z 2010 r. w celu wprowadzenia badań rur z tworzyw sztucznych w załączniku 1, część 6, wraz ze stosownym odniesieniem do pkt. 2.2 Wytycznych dotyczących stosowania rur z tworzyw sztucznych na statkach (rez. A.753(18)). Zwrócono uwagę na nieobowiązkowy charakter Kodeksu FTP oraz nieuwzględnienie rur z tworzyw sztucznych w Konwencji SOLAS. Wprowadzenie obowiązkowych wymagań projektowych dotyczących stosowania rur z tworzyw sztucznych wymagałoby wprowadzenia stosownych zmian w Konwencji SOLAS.
- Projekt zmian do Kodeksu FTP z 2010 r. w celu wprowadzenia badań dla przegród klasy „H” w załączniku 1, część 3, w tym wymagań dotyczących stosowania i kryteriów eksploatacyjnych.

Z powodu ograniczeń czasowych zlecono grupie korespondencyjnej kontynuację prac dotyczących takich zagadnień jak m.in. testy dla przegród klasy „H” oraz poziome luki klasy A.

Przewiduje się, że projekty zmian wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2032 r.

Przegląd i aktualizacja prawidła II-2/9 SOLAS (Powstrzymywanie pożaru)

Podkomitet kontynuował prace nad przeglądem i aktualizacją prawidła II-2/9 SOLAS (Powstrzymywanie pożaru) w celu włączenia istniejących wytycznych i wyjaśnienia wymagań.

Uzgodniono następujące kwestie:

- na obecnym etapie nie należy odwoływać się w prawidło do okólnika MSC.1/Circ.917 (Wytyczne dotyczące konstrukcji przeciwpożarowej w pomieszczeniach mieszkalnych, ze względu na to, że wymagają one przeglądu i aktualizacji;
- projekty zmian mających na celu spójne potraktowanie wind kuchennych na wszystkich typach statków;
- aktualizacje uwag do tabel 9.1–9.8 (odporność ogniowa przegród i pokładów) w prawidło II-2/9 SOLAS;
- projekt zmian do prawidła II-2/3 SOLAS (Definicje) dotyczących „pomieszczeń mieszkalnych” i „pomieszczeń służbowych”; oraz

- ujednolicone interpretacje prawidła II-2/9.3.1 SOLAS zawarte w okólniku MSC.1/Circ.1203 oraz prawideł II-2/9.4.1.1.8 i 9.7.3.1.2 SOLAS zawarte w okólniku MSC.1/Circ.1120 spełniły swoją rolę i staną się nieaktualne po zakończeniu tych prac.

Zakończono prace nad projektami zmian do prawideł II-2/3 i II-2/9 SOLAS, które mają zostać zatwierdzone na MSC 112, a następnie przyjęte podczas 113 sesji tego Komitetu.

Dalsze prace, które zostaną przeprowadzone w trybie korespondencyjnym, obejmują opracowanie przepisów dotyczących stosowania do zmian w prawidłach II-2/3 i 9 SOLAS, przegląd okólników MSC.1/Circ.1120 i MSC.1/Circ.1203 (oraz wszelkich innych okólników, których ujednolicone interpretacje zostały włączone do projektu zmian) oraz dalsze opracowywanie kompilacji istniejących rysunków objaśniających do prawidła II-2/9 SOLAS.

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

Podkomitet kontynuował prace nad opracowaniem poprawek do rozdz. II-2 SOLAS oraz Kodeksu FSS w zakresie wykrywania i kontroli pożarów w ładowniach oraz na pokładzie ładunkowym kontenerowców.

Projekt nowego prawidła II-2/7.11 SOLAS

Podkomitet zakończył prace nad projektem zmian do prawidła II-2/7 SOLAS (Wykrywanie pożaru i alarmowanie), które dotyczą lokalizacji i potwierdzania pożarów na statkach przeznaczonych do przewozu kontenerów na pokładzie otwartym lub powyżej niego, w tym wymagań dotyczących przenośnych kamer termowizyjnych na podczerwień (liczba, przechowywanie, testowanie i funkcjonalność) oraz odniesień do stosownych norm międzynarodowych lub uznanych standardów. Oczekuje się, że wymagania te będą miały zastosowanie do statków zbudowanych 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

Ewentualna konieczność wprowadzania powiązanych poprawek do okólnika MSC/Circ.1432 (Zmienione wytyczne dotyczące konserwacji i kontroli systemów i urządzeń przeciwpożarowych) zostanie rozpatrzona przez grupę korespondencyjną.

Projekt zmian do prawidła II-2/10.7.3.1 SOLAS dotyczącego lanc na mgłę wodną

Osiągnięto postępy w pracach nad projektem zmian do prawidła II-2/10.7.3.1 SOLAS w zakresie aktualizacji wymagań dotyczących przewozu lanc na mgłę wodną.

Projekt przepisów dotyczących stosowania jest na tyle elastyczny, aby umożliwić statkom zbudowanym w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie, a przed 1 stycznia 2032 r., stosowanie nowszych wymagań. Zmiany określają również typ lanc na mgłę wodną, które mają być przewożone na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

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

Podkomitet opracował projekt wytycznych, które zawierają między innymi odpowiednie definicje oraz główne wymagania dotyczące odporności na korozję, działania, wydajności, ograniczania ryzyka dla załogowych grup gaśniczych, instrukcji obsługi oraz transportu. W odniesieniu do wydajności, zamiast określać wartości minimalne/maksymalne w l/min, zdecydowano, że lanca na mgłę wodną powinna być zdolna do działania przy ciśnieniu wymaganym przez prawidło II-2/10.2.1.6 SOLAS (ciśnienie przy hydrantach). Zwrócono się do Podkomitetu III o rozważenie włączenia opracowanych wytycznych do Zharmonizowanego Systemu Przeglądów i Certyfikacji (HSSC).

Dalsze prace

Ze względu na ograniczenia czasowe skierowano następujące kwestie do analizy w grupie korespondencyjnej:

- rozważenie konieczności wprowadzenia powiązanych zmian do okólnika MSC/Circ.1432;
- dalsze rozpatrzenie projektu zmian do okólnika MSC.1/Circ.1472;
- koncepcja rozdzielaczy do hydrantów przeciwpożarowych;
- projekt zmian do prawidła II-2/10.7.3.2 SOLAS dotyczącego stałych i mobilnych systemów działek wodnych;
- projekt prawidła II-2/10.7.3.3 SOLAS dotyczący systemów zraszających pod pokrywami luków, w tym zastosowanie tego wymogu do wszystkich rodzajów ładunku;
- konieczność wprowadzenia zmian do prawidła II-2/10.10.2.3 SOLAS oraz liczby zestawów strażackich na kontenerowcach;
- projekt wytycznych dotyczących zatwierdzania systemów wykrywania pożarów opartych na technologii wideo na kontenerowcach;
- propozycje dotyczące nowych technologii wykrywania pożarów oraz opracowanie podejścia opartego na celach w odniesieniu do nowych technologii wykrywania pożarów w ładowniach.

Opracowanie przepisów wprowadzających zakaz stosowania na statkach pian gaśniczych zawierających substancje fluorowane inne niż PFOS

Podkomitet rozpatrzył dokument państw członkowskich UE zawierający propozycje zmian do rozdziału II-2 Konwencji SOLAS oraz kodeksów dotyczących jednostek szybkich (HSC) z 1994 i 2000 r., mających na celu dodanie PFAS do wykazu zabronionych środków gaśniczych.

Dokument ten powstał w związku z niedawno przyjętym rozporządzeniem Unii Europejskiej (UE) 2025/1988, zakazującym wprowadzania do obrotu i stosowania PFAS w pianach gaśniczych na statkach pływających po wodach UE, przy czym przewidziano 10-letni okres przejściowy dla statków, na których piany gaśnicze zostały umieszczone na pokładzie przed wejściem w życie rozporządzenia.

Wyrażono obawy dotyczące całkowitego zakazu stosowania PFAS i wynikających z tego problemów w łańcuchu dostaw związanych z produkcją pian gaśniczych bezfluorowych. Zaproponowano, aby rozważyć bardziej ograniczony zakaz, obejmujący wyłącznie te piany, które obecnie podlegają unijnym przepisom dotyczącym „trwałych zanieczyszczeń organicznych” (PFOS – już zakazane przez IMO, PFOA i PFHxS). Uzgodniono, że prace w tym zakresie będą kontynuowane w grupie korespondencyjnej.

Ryzyko pożarowe na statkach przewożących pojazdy zasilane nowymi źródłami energii

Projekt planu działania

Podkomitet zaktualizował projekt planu działania mającego na celu poprawę bezpieczeństwa przeciwpożarowego na statkach przewożących pojazdy napędzane nowymi źródłami energii, co obejmowało przegląd badań naukowych i raportów z wypadków, a także identyfikację zagrożeń i luk w obowiązujących przepisach. Zaktualizowany plan działania przewiduje, że zmiany do Konwencji SOLAS wejdą w życie 1 stycznia 2032 r.

Podczas aktualizacji planu prac podkreślono, że chociaż prace nad przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa przeciwpożarowego na statkach przewożących pojazdy napędzane nowymi źródłami energii/pojazdy elektryczne (BEV) mogą mieć znaczenie dla wszystkich statków przewożących takie pojazdy, w tym samochodowców, statków typu ro-ro i ro-pax, to priorytetem powinno być skupienie się na tych typach statków, na których odnotowano największą liczbę ofiar śmiertelnych (statki do przewozu wyłącznie samochodów i ciężarówek – PCTC).

W związku z tym w planie prac uwzględniono następujące istotne etapy:

MSC 114 (2028)	Zatwierdzenie tymczasowych wytycznych dotyczących środków bezpieczeństwa przeciwpożarowego dla statków do przewozu pojazdów (PCTC).
MSC 114 (2028)	Zatwierdzenie tymczasowych wytycznych dotyczących systemów monitorowania i wykrywania opartych na technologii wideo dla statków przewożących pojazdy napędzane nowymi źródłami energii.
SSE 15 (2029)	Rozważenie możliwości zastosowania projektu tymczasowych wytycznych i zmian do Konwencji SOLAS opracowanych dla statków do przewozu pojazdów (PCTC) do wszystkich innych statków typu ro-ro.
MSC 116 (2030)	Przyjęcie projektu zmian do Konwencji SOLAS z datą wejścia w życie 1 stycznia 2032.

Projekt kompleksowych tymczasowych wytycznych dotyczących instalacji systemów monitoringu wizyjnego zostanie przedłożony na posiedzeniu SSE 13.

Sekretariat IMO nawiąże współpracę z UNECE/WP.29 i stworzy ramy współpracy w zakresie wymagań dotyczących pojazdów, takich jak BMS (systemy zarządzania akumulatorami).