



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 10/2025

Najważniejsze postanowienia 110 sesji Komitetu IMO ds. bezpieczeństwa morskigo (MSC 110)

Na 110. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC), która odbyła się w Londynie w dniach 18-27 czerwca 2025 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Poprawki do instrumentów obowiązkowych

Komitet MSC przyjął następujące poprawki do instrumentów obowiązkowych:

- rezolucję MSC zawierającą poprawki do Konwencji SOLAS:
 - do rozdz. II-2 dotyczące odporności ogniowej materiału kadłuba, nadbudówek, przegród konstrukcyjnych, pokładów i nadbudówek w tym zmiany do przepisu II-2/11.4.1 Konwencji SOLAS dotyczące szczytów oraz szyb pomieszczeń maszynowych kategorii A;
 - do przepisu V/23 Konwencji SOLAS i Dodatku Certyfikaty dot. urządzeń do przyjmowania i zdawania pilota.

Przewiduje się, że poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 roku.

- rezolucję MSC zawierającą poprawki do Kodeksów Kodeks HSC 1994 oraz 2000:
 - dotyczące pkt. 8.3.5 oraz Wykazu wyposażenia do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej w zakresie kamizelek ratunkowych;
 - wynikające z przyjęcia przepisu V/23 Konwencji SOLAS oraz standardów techniczno-eksploatacyjnych dotyczących urządzeń do transferu pilota.

Przewiduje się, że poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 roku.

- rezolucję MSC w/s standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń do transferu pilota, zawierającą szczegółowe wymagania dotyczące projektowania, produkcji, budowy, kontroli, konserwacji, wymiany, olinowania i szkolenia, która stała się obowiązkowa na mocy zmian do rozdziału V/23 Konwencji SOLAS.
- rezolucję MSC zawierającą poprawki do Kodeksu IMSBC w zakresie nowych wymagań dla istniejących oraz nowych substancji.

Audyt GBS dotyczący Zalecenia IACS nr 34 w sprawie standardowych danych dotyczących fal

Na MSC 109 IACS zgodził się opracować nową wersję Zalecenia IACS Rec.34, zawierającą więcej informacji na temat założeń oraz uzupełnioną o dokument informacyjny. Ponadto IACS zgodził się na przeprowadzenie audytu uzupełniającego zrewidowanego Zalecenia IACS Rec.34 oraz wynikających z niego zmian we wspólnych zasadach konstrukcyjnych IACS (CSR).

IMO odnotował zaktualizowane plany IACS dotyczące zakończenia opracowywania projektu zmian do CSR, szczegółowe informacje techniczne oraz ocenę skutków dla konstrukcji statków, jako pakietu, z myślą o ich przyjęciu przez IACS w dniu 30 czerwca 2027 r. do rozpatrzenia przez MSC 115 (grudzień 2028 r.) z planowaną datą wejścia w życie 1 lipca 2029 r. IMO podejmie niezbędne działania w celu przygotowania się do takiego audytu.

Opracowanie instrumentu opartego na celu dla morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS)

MSC 110 kontynuował prace nad nieobowiązkowym Kodeksem MASS opartym na celu. Zaktualizował harmonogram prac nad nieobowiązkowym kodeksem, aby uwzględnić następujące działania po jego przyjęciu na MSC 111 (maj 2026 r.):

1. rozpoczęcie opracowywania ram dla fazy budowania doświadczenia (EBP) po przyjęciu nieobowiązkowego Kodeksu MASS na MSC 111;
2. uwzględnienie rozważenia wyników przeglądu ekspertów GBS na MSC 111.

Komitet nie powołał grupy korespondencyjnej a jedynie Międzyseesyjną Grupę Roboczą MASS (ISWG/MASS 4), która odbędzie się w dniach 29 września - 3 października 2025 r., aby kontynuować pracę nad rozdziałem 15 (Czynnik ludzki) i rozważać kwestie związane z czynnikiem ludzkim w innych

rozdziałach. Grupa rozważy również potencjalną lukę w projekcie Kodeksu MASS dotyczącą delegowania zadań i obowiązków kapitana.

Dotychczas przeprowadzono następujące prace nad nieobowiązkowym Kodeksem MASS:

- prawie zakończono prace nad finalizacją Kodeksu, z wyjątkiem rozdziału 4 (Definicje), który będzie podlegał ciągłemu rozwojowi do czasu sfinalizowania całego Kodeksu oraz rozdziału 15;
- zasadniczo sfinalizowano rozdział 5 (Badania i certyfikaty), 8 (Kontekst operacyjny), 9 (Projekt systemu) oraz 10 (Zasady oprogramowania).

Ze względu na ograniczenia czasowe MSC 110 nie rozważył:

- wzorów certyfikatów (zainteresowane strony powinny przedłożyć propozycje w tym zakresie na następnej sesji Komitetu);
- potencjalnej luki w projekcie Kodeksu MASS dotyczącej delegowania zadań i obowiązków kapitana.

Oczekuje się, że prace nad obowiązkowym Kodeksem MASS rozpoczną się w 2028 r., jego przyjęcie nastąpi najpóźniej 1 lipca 2030 r., a jego wejście w życie 1 stycznia 2032 r.

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

Komitet MSC podjął następujące działania w tym obszarze:

- zaktualizował tabelę „Zaleceń dotyczących barier i luk w zakresie paliw alternatywnych i nowych technologii”;
- opracował projekt instrukcji i kryteriów ustalania priorytetów dla prac, które mają zostać przydzielone odpowiednim Podkomitetom (CCC, SSE i SDC);
- uzgodnił przekazanie do Podkomitetu CCC dokumentu podkreślającego potrzebę wprowadzenia poprawki do okólnika MSC.1/Circ.1621 (*Tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków używających alkoholu metylowego/etylowego jako paliwa*) w celu rozpatrzenia luki w kategorii paliw na bazie alkoholu metylowego/etylowego;
- uzgodnił zwrócenie uwagi Komitetowi MEPC i Podkomitetowi PPR na informacje dotyczące bariery w zakresie do estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME);
- uzgodnił poinformowanie ISO o istniejących lukach związanych z paliwem do hydrotermicznego skraplania (HTL), paliwem pirolitycznym, olejem napędowym Fischera-Tropscha (FT) i amoniakiem, w ramach „ISO/TC 8 ds. statków i technologii morskiej”;
- w tabeli „Zalecenia dotyczące barier i luk w zakresie paliw alternatywnych i nowych technologii” zawarł zalecenie dotyczące aktualizacji Kodeksu bezpieczeństwa jądrowych statków handlowych (rez. A.491(XII)) w celu uwzględnienia postępu technologicznego, który nastąpił od czasu wejścia kodeksu w życie. Aktualizacje powinny również uwzględniać postęp w nowych technologiach jądrowych, w tym m.in. małe reaktory modułowe (SMR) i rozwój koncepcji statku całkowicie elektrycznego. Ponadto należy dokonać przeglądu i opracować stosowne poprawki do rozdziału VIII Konwencji SOLAS dotyczące aspektów bezpieczeństwa statków jądrowych.

Na sesji nie powołano grupy korespondencyjnej.

Założenie „jeden statek, jeden kodeks” w odniesieniu do Kodeksów IGC/IGF i wykorzystania nowych paliw alternatywnych

Podejście „jeden statek, jeden kodeks” miało na celu wyraźne rozróżnienie zakresów stosowania Kodeksu IGC i Kodeksu IGF poprzez wyłączenie gazowców ze stosowania Kodeksu IGF, który z założenia ma zapewnić bezpieczne stosowanie paliw gazowych o niskiej temperaturze zapłonu na statkach innych niż gazowce. Kodeks IGC zezwala gazowcom na wykorzystywanie ładunku jako paliwa, ale nie zawiera przepisów zezwalających na stosowanie innych paliw.

Po dyskusji Komitet uzgodnił, że polityka „jeden statek, jeden kodeks” zostanie utrzymana, ale wymagane będą poprawki do Kodeksu IGC, które umożliwią stosowanie paliw alternatywnych, które nie są przewożone na gazowcach jako ładunki.

Projekt rezolucji w sprawie poprawek do prawideł II-1/2, II-1/56 i II-1/57 SOLAS w odniesieniu do stosowania Kodeksu IGF w celu potwierdzenia, że paliwa gazowe wchodzą w jego zakres

W następstwie uwag Podkomitetu CCC dotyczących niejednoznaczności w stosowaniu Kodeksu IGF w odniesieniu do paliw takich jak amoniak, które nie mają temperatury zapłonu Komitet opracował nową definicję „paliwa gazowego”, która obejmuje paliwa znajdujące się w stanie gazowym w zakresie temperatur stosowanym w teście zamkniętego tygla. Potwierdzono, że różne paliwa (które wcześniej były uważane za paliwa o niskiej temperaturze zapłonu), dla których IMO rozważa wytyczne i przepisy, wchodzą w zakres Kodeksu IGF.

Oczekiwano, że MSC 110 przyjmie poprawki do prawideł II-1/2, II-1/56 i II-1/57 Konwencji SOLAS, które zostały zatwierdzone na MSC 109, jednak ze względu na wniesione uwagi i wynik dyskusji na temat podejścia „jeden statek, jeden kodeks”, projekt rezolucji został zmieniony i oczekuje się, że zostanie zatwierdzony na MSC 111 w celu późniejszego przyjęcia na MSC 112 (grudzień 2026 r.). W wyniku tego opóźnienia, oczekiwaną nową datą wejścia w życie poprawek będzie 1 lipca 2028 r. zamiast 1 stycznia 2027 r.

Projekt poprawek do Kodeksu IGF, związany z projektem poprawek do prawideł II-1/2 Konwencji SOLAS opisanym powyżej

Komitet uzgodnił ponadto powiązany projekt poprawek do Kodeksu IGF, w tym projekt poprawek do definicji „paliw o niskiej temperaturze zapłonu”, które jak się oczekuje, wejdą w życie 1 lipca 2028 r., z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez MSC 111 i przyjęcia przez MSC 112 (grudzień 2026 r.).

Kolejne kroki w celu zwiększenia bezpieczeństwa cybernetycznego w transporcie morskim

W związku z przyjęciem Zmienionych wytycznych dotyczących zarządzania ryzykiem cybernetycznym w żegludze morskiej (okólnik MSC/FAL.1/Circ.3/Rev.3) oraz ich równoczesnym zatwierdzeniem na 49 sesji Komitetu FAL, Komitet MSC uzgodnił kolejne działania mające na celu wzmocnienie bezpieczeństwa cybernetycznego w sektorze morskim.

Najważniejsze z planowanych kroków to:

- opracowanie dobrowolnego kodeksu ds. cyberbezpieczeństwa, który przejdzie fazę budowania doświadczenia (EBP). Po tej fazie zostanie rozważona konieczność wprowadzenia przepisów obowiązkowych. Planowane przepisy zostaną opracowane zgodnie z podejściem opartym na celu i będą się koncentrować na zarządzaniu ryzykiem, a nie na sztywnych przepisach. Propozycje dotyczące zakresu prac nad tym kodeksem zostaną przedstawione na MSC 111.

Kodeks ma mieć zastosowanie zarówno do statków morskich, jak i infrastruktury portowej. W jego opracowaniu mają zostać uwzględnione:

- wytyczne związane z opracowywaniem nieobowiązkowego kodeksu MASS;
- prace Komitetu FAL w zakresie zabezpieczeń dla morskich pojedynczych punktów kontaktowych (MSW - *maritime single window*) oraz strategii cyfryzacji żeglugi;
- kwestie związane z kształceniem i szkoleniem z zakresu bezpieczeństwa cybernetycznego, które są częścią przeglądu Konwencji STCW prowadzonego przez Podkomitet HTW.
- jeśli w przyszłości zapadnie decyzja o wprowadzeniu obowiązkowych wymagań w zakresie cyberbezpieczeństwa, zostaną one zawarte w nowym rozdziale Konwencji SOLAS.

Działania Komitetu MSC w odniesieniu do decyzji poszczególnych Podkomitetów

Podkomitet ds. projektowania i konstrukcji statków (SDC 11)

Tymczasowe wytyczne dotyczące urządzeń do holowania awaryjnego na statkach innych niż zbiornikowce

IMO opracowało nowy zestaw wytycznych mających na celu zapewnienie standardów projektowania i budowy urządzeń do awaryjnego holowania (*emergency towing arrangements* - ETA) na statkach innych niż zbiornikowce.

Już teraz zbiornikowce muszą być wyposażone w urządzenia ETA, natomiast nowe statki inne niż zbiornikowce będą musiały być wyposażone w urządzenia holownicze o odpowiedniej wytrzymałości, adekwatnej do wielkości statku oraz spodziewanych sił podczas złych warunków pogodowych, które zawsze będą zdolne do szybkiego uruchomienia w przypadku braku głównego zasilania na statku.

Wytyczne mają zastosowanie do nowych statków innych niż zbiornikowce o pojemności 20 000 GT i większej, zbudowanych w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie, wspierając poprawki do prawideł II-1/3-4 Konwencji SOLAS (rez. MSC.549(108)), które wchodzi w życie tego samego dnia.

Komitety zatwierdził również poprawki do następujących okólników związanych z holowaniem:

- okólnik MSC.1/Circ.1175/Rev.2 (*Znowelizowane wytyczne dotyczące wyposażenia holowniczego i cumowniczego na statkach*), który wprowadza m.in. definicję i obliczanie minimalnej siły zrywającej lin cumowniczych, wyjaśnienie definicji obciążeń cumowniczych dla statków o numerze wyposażenia (EN) > 2000, wytyczne dotyczące bezpośredniej analizy cumowania, które mogą być wykorzystane do zaprojektowania bardziej efektywnych systemów cumowniczych niż formuły normatywne, szczególnie na większych kontenerowcach i statkach wycieczkowych. Okólnik MSC.1/Circ.1175/Rev.2 ma 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.
- okólnik MSC.1/Circ.1255/Rev.1 (*Znowelizowane wytyczne dla właścicieli/operatorów statków w zakresie przygotowania procedur holowania awaryjnego*), w którym dodano wartość EN do listy „danych specyficznych dla statku”, które powinny być zapisane w broszurze holowania awaryjnego (wymaganej przez prawidło II-1/3-4.2.2 Konwencji SOLAS). Procedury holowania awaryjnego powinny być traktowane jako część gotowości na wypadek awarii wymaganej przez paragraf 8 części A Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (ISM).

Komitety zatwierdził również:

- Znowelizowane wytyczne dotyczące prób ciśnieniowych granic zbiorników ładunkowych oleju przeprowadzanych pod kierownictwem kapitana (okólnik MSC.1/Circ.1502/Rev.1), w celu ich dostosowania do Kodeksu ESP 2011 poprzez wprowadzenie warunków, które muszą być spełnione, aby inspektor mógł zaakceptować badanie granic zbiorników ładunkowych.
- Znowelizowane wytyczne dotyczące konstrukcji, instalacji, konserwacji i przeglądów środków do wsiadania i wysiadania (okólnik MSC.1/Circ.1331/Rev.1), które odnoszą się do prawideł II-1/3-9 SOLAS. Producenci będą musieli dokonać przeglądu projektu trapów w celu dostosowania ich do zaktualizowanych norm, w zależności od daty instalacji drabiny lub trapu, lub od daty budowy statku.
- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji prawideł II-1/12.6.2 Konwencji SOLAS dot. rur przechodzących przez grodzień zderzeniową w zakresie wyjaśnienia terminu „zdalnie sterowany zawór”. Okólnik zawiera ilustracje przedstawiające zarówno dopuszczalne, jak i niedopuszczalne rozwiązania.
- nowy projekt poprawek do cz. IV/2 Kodeksu IP (Podział grodziowy i stateczność) - Poprawki zwiększają masę każdego pracownika wykorzystywaną w obliczeniach stateczności dla statków towarowych przewożących więcej niż 12 pracowników przemysłowych z 75 kg do 90 kg. Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte na MSC 111 i będą miały zastosowanie do nowych statków

podlegających Kodeksowi IP (statki towarowe i szybkie jednostki towarowe o pojemności 500GT i większej, obsługujące rejsy międzynarodowe, przewożące więcej niż personel przemysłowy):

- 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
- którego dostawa nastąpi w dniu 1 stycznia 2032 r. lub po tej dacie.

MSC poparło decyzję Podkomitetu SDC, aby na tym etapie nie opracowywać wytycznych towarzyszących wdrożeniu Kodeksu IP. Uzgodniono, że prace nad dalszym rozwojem Kodeksu IP i związanych z nim wytycznych zostały zakończone.

- Projekt poprawek do Kodeksu ESP z 2011 r. w celu uwzględnienia technik zdalnej inspekcji (RIT) jako alternatywnego środka dla dokładnych oględzin konstrukcji statków - RIT zdefiniowano jako: „środek przeglądu dowolnych części konstrukcji bez potrzeby bezpośredniego fizycznego dostępu inspektora”. Główne zmiany wprowadzone w Kodeksie ESP obejmują m.in.:
 - sposób przeprowadzania przeglądów RIT;
 - zasadę, że w przypadku przeglądów okresowych po trzecim przeglądzie specjalnym, wykorzystanie RIT wymaga zgody administracji;
 - przepis, że tradycyjny przegląd będzie musiał mieć miejsce, jeśli RIT ujawni uszkodzenie lub pogorszenie stanu, które w ocenie inspektora będzie wymagało uwagi lub dalszego badania;
 - działania podejmowane przez załogę w ramach przygotowań do przeglądu (czystość pomieszczeń itp.);
 - szczegóły dotyczące sprzętu RIT i jego wykorzystania;
 - włączenie firmy RIT do spotkania dotyczącego planowania przeglądu;
 - zasady i procedury dla administracji w zakresie certyfikacji firm RIT.

Oczekuje się, że projekt poprawek będzie miał zastosowanie do istniejących masowców i zbiornikowców o pojemności 500 GT i większej, które podlegają Kodeksowi ESP 2011. Przewiduje się, że projekt poprawek zostanie przyjęty na MSC 111 w celu wejścia w życie 1 stycznia 2028 roku.

- Projekt poprawek do prawidła 25 Protokołu o liniach ładunkowych z 1988 r. dotyczących montażu barier ochronnych lub nadburć wokół wszystkich odsłoniętych pokładów i wszystkich odsłoniętych otworów dostępu do morza dostępnych dla załogi podczas żeglugi - wysokość nadburcia lub barierki powinna wynosić co najmniej 1 m nad pokładem, z możliwością zmniejszenia tej wysokości za zgodą Administracji. Poprawki pozwalają też na instalację łańcuchów między dwoma stałymi kłonicami (i/lub nadburciami), pod warunkiem, że są naprężone tak mocno, jak to możliwe i można je odłączyć.

Oczekuje się, że projekt zmian będzie miał wpływ na nowe statki o długości 24 m lub większej, które biorą udział w rejsach międzynarodowych, których stępki zostały położone lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie, a jego przyjęcie nastąpi na MSC 111.

- Projekt Kodeksu alertów i wskaźników, 2025, oraz związany z nim projekt rezolucji Zgromadzenia - istniejący kodeks został zmieniony, w celu aktualizacji odnośników do następujących instrumentów:
 - *Wytyczne dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS) (rez. MEPC.340(77));*
 - *Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (Kodeks ISPS);*
 - *Kodeks zatwierdzania systemów zarządzania wodami balastowymi (Kodeks BWMS) (rez. MEPC.300(72));*
 - *Wymagania dotyczące dzwonów nurkowych i hiperbarycznych jednostek ratunkowych (HBSC), monitorów poziomu O₂ i CO₂ z Kodeksu nurkowania 2023.*

Oczekuje się, że projekt rezolucji zostanie przyjęty na 34 sesji Zgromadzenia w listopadzie 2025 r. MSC uzgodniło, że w przyszłości Kodeks alertów i wskaźników będzie regularnie aktualizowany ze względu na ciągłą aktualizację instrumentów IMO, do których się odnosi.

Środki ewakuacji z przedziałów maszynowych (okólnik MSC.1/Circ.1511/Rev.1 - ujednolicona interpretacja prawidła II-2/13.4.1 i 13.4.2 Konwencji SOLAS)

Komitet odrzucił propozycję rewizji okólnika MSC.1/Circ.1511/Rev.1 w celu wyjaśnienia, że termin „dolna część pomieszczenia” użyty w prawidło powinien być traktowany jako „najniższy poziom pokładu albo platforma lub przejście”.

Jako alternatywę dla rewizji tego okólnika, Komitet uzgodnił nowy punkt porządku obrad „Przegląd i ewentualna zmiana prawideł II-2/13.4.1.1 i 13.4.2.1 Konwencji SOLAS, w celu wyjaśnienia wymagań dotyczących urządzeń ewakuacyjnych z dolnej części przedziałów maszynowych” do rozpatrzenia przez SDC 12 (styczeń 2026 r.) z docelowym rokiem zakończenia 2027. Wnioski z rozważań Podkomitetu SDC powinny zostać przedstawione MSC 111.

Komitet zatwierdził okólnik MSC w/s rozwiązań ewakuacyjnych z dolnej części przedziałów maszynowych (prawidła II-2/13.4.1 i 13.4.2 Konwencji SOLAS) z zaproszeniem skierowanym do inspektorów PSC, aby podczas inspekcji przyjęli pragmatyczne podejście w zakresie rozmieszczenia środków ewakuacji z przestrzeni poniżej pokładu grodziowego dla statków pasażerskich oraz z przedziałów maszynowych kategorii A dla statków towarowych.

Okólnik MSC.1/Circ.1369 – Tymczasowe noty wyjaśniające do oceny funkcjonowania systemów statku pasażerskiego po pożarze lub zalaniu

Komitet uzgodnił, że rewizja tego okólnika może obejmować wprowadzenie elementów istotnych dla innych instrumentów i regulacji oraz że inne odpowiednie Podkomitety, w tym HTW, powinny być konsultowane podczas tych prac. Komitet przedłużył docelowy rok zakończenia prac and okólnikiem do 2027 roku.

Przegląd rozdziałów II-1 (CZĘŚĆ C) i V Konwencji SOLAS oraz powiązanych instrumentów dotyczących wymagań w zakresie sterowania i napędu

Komitet odnotował dyskusję w Podkomitecie SDC na temat opracowania standardów manewrowości i procesu wprowadzania ich jako obowiązkowych w ramach przepisów Konwencji SOLAS (projekty nowych prawideł II-1/28-1, 29-1 i 30-1 Konwencji SOLAS) i zgodził się przedłużyć docelowy rok zakończenia tych prac do 2028 r., aby zapewnić wejście w życie nowych prawideł do 2032 roku.

Wytyczne dotyczące stosowania tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami (FRP) w konstrukcjach statków

Komitet MSC potwierdził, że zakres rewizji Tymczasowych wytycznych FRP (okólnik MSC.1/Circ.1574) powinien pozostać ograniczony do aspektów bezpieczeństwa pożarowego zgodnie z prawidłem II-2/17 Konwencji SOLAS i nie obejmować elementów przyczyniających się do wytrzymałości konstrukcyjnej. Komitet zgodził się, że w obecnych pracach można brać pod uwagę elementy nośne, które nie przyczyniają się do ogólnej wytrzymałości, natomiast rozważania dotyczące elementów przyczyniających się do wytrzymałości ogólnej wymagają ustanowienia nowego punktu porządku obrad. Komitet poinstruował grupę korespondencyjną FRP ustanowioną na SDC 11, aby nadal zajmowała się przegrodami i elementami nośnymi w zakresie rozdziału II-2 Konwencji SOLAS z perspektywy bezpieczeństwa pożarowego. Docelowy rok zakończenia prac nad „Wytycznymi dotyczącymi stosowania tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami (FRP) w konstrukcjach okrętowych” został przedłużony do 2026 roku.

Podkomitet ds. czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązków wachtowych (HTW)

Komitet przyjął rezolucję, która zachęca organizacje rządowe do udostępniania na swoich oficjalnych stronach internetowych informacji umożliwiających sprawdzenie ważności świadectw zdrowia marynarzy, a także zapewnia dostęp do rejestrów uznanych lekarzy za pośrednictwem portalu GISIS.

Komitet zatwierdził okólnik STCW.7/Circ.25, zawierający ogólne wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowoczesne technologie. Wytyczne obejmują:

- wymagania dotyczące szkolenia marynarzy w zakresie obsługi paliw alternatywnych i nowych technologii;
- wymagania dotyczące podstawowego szkolenia marynarzy pełniących obowiązki związane z bezpieczeństwem w zakresie obsługi, użytkowania lub reagowania w sytuacjach awaryjnych związanych z paliwem i/lub systemami na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie;
- wymagania dotyczące zaawansowanego szkolenia kapitanów, oficerów mechaników i całego personelu bezpośrednio odpowiedzialnego za obsługę i użytkowanie paliw i/lub systemów wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie;
- standardy kompetencji zarówno dla szkolenia podstawowego, jak i zaawansowanego;
- obowiązek przeprowadzania w regularnych odstępach czasu alarmów ćwiczebnych na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie.

Komitet rozpatrzył sprawozdanie HTW 11 i podjął następujące działania:

- zauważył, że prawidło I/13 Konwencji STCW, 1978 ma zastosowanie do przeprowadzania prób MASS z jednym obserwatorem w okresie ciemności;
- w odniesieniu do kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW, odnotował, że Podkomitet uzgodnił alternatywny plan działania mający na celu zakończenie fazy 2 do 2029 r. lub 2030 r.;
- zatwierdził utworzenie Międzysesyjnej grupy roboczej ds. kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW, która rozpocznie prace niezwłocznie po HTW 12, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez C 134.

Podkomitet ds. statkowych systemów i wyposażenia (SSE 11)

Ochrona przeciwpożarowa

Komitet przyjął:

- poprawki do części II-2/11.2 Konwencji SOLAS dotyczące odporności ogniowej materiału kadłuba, nadbudówek, przegród konstrukcyjnych, pokładów i nadbudówek oraz zmiany do prawidła II-2/11.4.1 dotyczące szczytów oraz szyb pomieszczeń maszynowych kategorii A.

Komitet zatwierdził:

- Znowelizowany Kodeks postępowania dla wykrywaczy mgły olejowej w atmosferze (okólnik MSC.1/Circ.1086) - Zakres zmienionego kodeksu obejmuje wyłącznie oleje konwencjonalne, tj. nie uwzględnia paliw alternatywnych.

Zmiany w kodeksie dotyczą:

- usunięcia wykazu rodzajów systemów wykrywania;
- wprowadzenia przepisu o tym, że czujniki mgły olejowej powinny być zatwierdzone zgodnie z normami międzynarodowymi akceptowanymi przez Administrację, wraz z odpowiednim przypisem odnoszącym się do odpowiedniej normy ISO;
- ujednolicenia terminologii dotyczącej ustalania poziomów alarmowych i sygnalizacji;
- kontroli i konserwacji, które powinny być przeprowadzane zgodnie z instrukcjami producenta i czujników, które powinny być wyposażone w instrukcję obsługi.

- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji prawidła II-2/10.11 Konwencji SOLAS oraz prawidła 7.9.4 Kodeksów HSC 1994 i 2000, która odnosi się do środków gaśniczych zawierających kwas perfluorooktanowy (PFOS) i wyjaśnia, w jaki sposób należy wykazać zgodność z wymogami dotyczącymi zakazu stosowania tego środka w przypadku nowych i istniejących statków, z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.
- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji pkt 2.4.2.2 Kodeksu FSS, dot. dopuszczalnych odstępów między połączonymi czujkami dymu i ciepła, z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

Środki i urządzenia ratunkowe (LSA)

Komitet przyjął:

- poprawki do Kodeksów HSC 1994 i 2000 w zakresie wymagań dotyczących przewożenia kamizelek ratunkowych w pkt. 8.3.5 kodeksu oraz Wykazie wyposażenia do wzoru Certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej. Zmiany wejdą w życie 1 stycznia 2028 roku.
- poprawki do rez. MSC.81(70) w sprawie znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych związane z procedurą testu pływalności kamizelek ratunkowych i kryteriami akceptacji oraz zatwierdził powiązane zmiany do Znowelizowanych znormalizowanych formularzy oceny i raportów z testów środków ratunkowych (osobiste środki ratunkowe) (okólnik MSC.1/Circ1628/rev.4).

Komitet zatwierdził:

- okólnik MSC w sprawie ujednoliconych interpretacji paragrafów 6.1.1.3 i 6.1.2.2 Kodeksu LSA, związanych z wodowaniem łodzi ratowniczych, w celu wyjaśnienia, że w przypadku statków towarowych ręczne podnoszenie specjalnej łodzi ratunkowej należy uznać za część przygotowań do wodowania, a nie za część procesu wodowania. W związku z tym ręczne podnoszenie łodzi przed jej obsadzeniem może być dopuszczalne w celu późniejszego obrotu.
- ujednoliconą interpretację paragrafu 6.1.2.2 Kodeksu LSA, zgodnie z którą w przypadku statków towarowych nieposiadających zmagazynowanej energii mechanicznej, (patrz par. 6.1.1.3 Kodeksu LSA, zm. rez. MSC.459(101)), ręczne podnoszenie łodzi ratunkowej z pozycji spoczynkowej i obracanie jej do pozycji wodowania może odbywać się spoza łodzi ratunkowej.

Symulowane wodowanie łodzi ratunkowych swobodnego spadku

Komitet zatwierdził:

- projekt nowego paragrafu 4.7.7 Kodeksu LSA dot. projektowania urządzeń dla symulowanego wodowania łodzi ratunkowych swobodnego spadku, które musi uwzględniać współczynnik bezpieczeństwa wynoszący co najmniej 6 na podstawie obliczonego maksymalnego obciążenia roboczego przy pełnym obsadzeniu załogą i wyposażeniem oraz wytrzymałości materiałów użytych do jego konstrukcji, z uwzględnieniem obciążeń statycznych i odpowiednich obciążeń dynamicznych. Elementy tego urządzenia, które są narażone na działanie środowiska morskiego, inne niż elementy upadające i tymczasowo zainstalowane, powinny być wykonane z materiałów odpornych na korozję w środowisku morskim, bez konieczności stosowania powłok lub cynkowania.

Zmiany mają mieć zastosowanie do łodzi ratunkowych swobodnego spadku zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie, przy czym wyrażenie „zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie” oznacza:

- (nowe statki) a) statki, dla których umowa budowy została zawarta w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie, lub w przypadku braku umowy, zbudowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie, niezależnie od daty instalacji na statku; lub

- (istniejące statki) (b) w przypadku statków innych niż statki określone w lit. a) powyżej, daty dostawy wyposażenia zawartej w umowie, lub w przypadku braku takiej daty, faktycznej daty dostawy wyposażenia na statek w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie.
 - projekt zmian do rozdziału III Konwencji SOLAS, prawidło 19 – Szkolenia i ćwiczenia w sytuacjach awaryjnych, które zmieniają odniesienie w przypisie do paragrafu 3.4.4 z okólnika MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (*Środki zapobiegania wypadkom z udziałem łodzi ratunkowych*) na okólnik MSC.1/Circ.1578/Rev.1 (*Zmienione wytyczne dotyczące bezpieczeństwa podczas ćwiczeń opuszczania statku z użyciem łodzi ratunkowych*). Projekt zmian wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.
 - projekt zmian do paragrafów 6.2.3 i 6.2.7 rezolucji MSC.402(96) w/s wymagań dotyczących konserwacji, dokładnych oględzin, prób eksploatacyjnych, przeglądów i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń do wodowania i urządzeń zwalniających, który ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2028 r. i mieć zastosowanie do łodzi ratunkowych swobodnego spadku zainstalowanych w dniu 1 stycznia 2031 r. lub później. Zgodnie ze zmianami, w pkt 6.2 rezolucji (Coroczne dokładne oględziny i próba działania) wprowadza się wymóg, aby łodzie ratunkowe swobodnego spadku były wyposażone w system umożliwiający sprawdzenie symulowanego wodowania. Ponadto, w celu odniesienia się do nowego paragrafu 4.7.7 Kodeksu LSA, wprowadzono zmiany do paragrafu 6.2.7 dotyczącego metody przeprowadzania takich testów.
- Wraz z przyjęciem projektów zmian do rozdziału III Konwencji SOLAS, Kodeksu LSA i rezolucji MSC.402(96), Komitet przyjął zmiany do rezolucji MSC.81(70) w zakresie części 1, pkt 6.9 – Badanie mechanizmu zwalniania oraz w części 2, pkt 6.1 – Urządzenia wodowania za pomocą talii i wciągarek, aby zapewnić, że urządzenia do testowania systemu symulowanego wodowania łodzi ratunkowej swobodnego spadku są zgodne ze zmienionymi testami prototypu, produkcyjnymi i instalacyjnymi.
- Powiązane zmiany w następujących okólnikach:
 - MSC.1/Circ.1205/Rev.1 (*Znowelizowane wytyczne do opracowania instrukcji obsługi i konserwacji systemów łodzi ratunkowych*),
 - MSC.1/Circ.1529 (*Ujednolicone interpretacje par. 4.4.7.6 Kodeksu LSA, zm. rez. MSC.320(89)*),
 - MSC.1/Circ.1578 (*Wytyczne dotyczące bezpieczeństwa podczas ćwiczeń opuszczania statku z wykorzystaniem łodzi ratunkowych*), oraz
 - MSC.1/Circ.1630/Rev.3 (*Znowelizowane znormalizowane formularze raportów z oceny i testów środków ratunkowych (jednostki ratunkowe)*).

Przepisy dotyczące stosowania zmian w Kodeksie LSA

Komitet rozważył i ujednolicił kwestię niespójnego podejścia w zakresie przepisów dotyczących stosowania zmian w Kodeksie LSA, ponieważ niektóre z nich są umieszczone w powiązanych rezolucjach MSC, zamiast w samym tekście wymagań. Projekt zmian do Kodeksu LSA w tym zakresie ma zostać przyjęty podczas sesji MSC 111 (maj 2026 r.).

Pozostałe zagadnienia SSE

Komitet podjął następujące działania:

- odnotował uzgodnione stanowisko SSE 11 w sprawie pilnej potrzeby wprowadzenia wymagań dotyczących wentylacji częściowo zamkniętych łodzi ratunkowych, które zostaną uwzględnione zarówno w Kodeksie LSA, jak i rezolucji MSC.81(70)), wraz z odpowiednimi zmianami w okólniku MSC.1/Circ.1630/Rev.3. oraz braku konieczności wprowadzenia takich wymagań w odniesieniu do tratw ratunkowych.
- odnotował uzgodnione stanowisko SSE 11, że wymaganie dotyczące w Konwencji SOLAS i Kodeksie LSA wymogu wyposażenia nowych statków w samoprostujące lub zadaszone tratwy ratunkowe, będzie miało zastosowanie do nowych jednostek.

- odnotował uzgodnione stanowisko SSE 11 projektu zmian do przypisów w Kodeksie LSA w odniesieniu do zmienionej normy międzynarodowej ISO 18813:2022 w zakresie racjonowanej żywności i wody pitnej w sytuacjach awaryjnych przewożonej w tratwach ratunkowych, jako drobnej poprawki, w celu uwzględnienia jej w następnym wydaniu Kodeksu LSA oraz rezolucji MSC.218(82).
- zatwierdził również projekt okólnika MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji przepisu II-1/3-13.2.4 Konwencji SOLAS, związanego z dokumentowaniem prób obciążeniowych i dokładnych oględzin istniejących urządzeń dźwignicowych bez ważnych certyfikatów. Nowe przepisy II-1/3-13 Konwencji SOLAS dotyczące urządzeń dźwigowych i wciągarek kotwicznych na statkach (rez. MSC.532(107)) wchodzi w życie 1 stycznia 2026 r. wraz z wytycznymi dotyczącymi urządzeń dźwignicowych (MSC.1/Circ.1663). Ujednolicona interpretacja przywołanego przepisu będzie dotyczyć istniejących urządzeń dźwignicowych bez ważnych certyfikatów, które zostały zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2026 r.

Podkomitet ds. żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa (NCSR 12)

Nowe standardy eksploatacyjne dotyczące urządzeń do transferu pilota

Komitety przyjął poprawki do przepisu V/23 Konwencji SOLAS i powiązanych instrumentów dotyczących bezpieczeństwa urządzeń do przyjmowania i zdawania pilota.

Poprawki określają nowe standardy eksploatacyjne dotyczące urządzeń do transferu pilota, zawierające wymagania dotyczące projektowania, produkcji, konstruowania, zabezpieczania i montażu, a także przeglądów, przechowywania, konserwacji, wymiany i przeszkolenia personelu w zakresie obsługi wszystkich urządzeń do transferu pilotów. Nowe standardy eksploatacyjne uchylają rezolucje A.1045(27) i A.1108(29).

Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2028 r.

Komitety przyjął również rezolucję w sprawie dobrowolnego wcześniejszego wdrożenia ww. zmian.

Komitety zatwierdził, odpowiednio, powiązane poprawki do:

- Kodeksu SPS (Kodeks bezpieczeństwa statków specjalnego przeznaczenia) z 2008r.;
- Kodeksów HSC (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich) z 1994 r. i 2000 r.;
- Kodeksu SFFV (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa rybaków i statków rybackich) z 2005 r.

Zaznaczono, że Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa FAO wyraziła już zgodę na projekt zmian, jednak formalne zatwierdzenie przez Międzynarodową Organizację Pracy ILO nadal nie nastąpiło i oczekuje się, że nastąpi to podczas sesji w listopadzie 2025 r.

Zmiany powinny wejść w życie z dniem 1 stycznia 2028 r., wraz z wejściem w życie powiązanych zmian do przepisu V/23 SOLAS.

Rozwój usług GMDSS

Komitety zatwierdził:

- projekt zmian do przepisów IV/5, V/4 i V/5 Konwencji SOLAS dotyczących wymogu rozpowszechniania informacji MSI i informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem morskim za pośrednictwem wszystkich uznanych mobilnych usług łączności satelitarnej, z myślą o ich przyjęciu na MSC 111 i wejściu w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
- co do zasady, projekt rezolucji MSC.509(105)/Rev.2 w sprawie świadczenia usług łączności radiowej dla systemu GMDSS z myślą o przyjęciu podczas MSC 111 wraz z powiązanymi projektami poprawek do Konwencji SOLAS.

Zmiany do Konwencji SOLAS oraz projekt rezolucji MSC w sprawie wprowadzenia systemu VDES

Komitety zatwierdził:

- projekt poprawek do rozdziału V Konwencji SOLAS oraz Załącznika w celu wprowadzenia systemu VDES, z myślą o przyjęciu tych zmian na MSC 111 i ich wejściu w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
- odpowiednie projekty poprawek do Kodeksów HSC z 1994 r. i 2000 r. związanych z ww. poprawkami do rozdziału V Konwencji SOLAS dotyczącymi VDES, z myślą o ich przyjęciu na MSC 111 i wejściu w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
- co do zasady, rezolucję w sprawie standardów eksploatacyjnych systemu VDES w celu ułatwienia wprowadzenia i wdrożenia go do ram regulacyjnych IMO.

Komitet poparł stanowisko Podkomitetu NCSR, że na obecnym etapie nie należy kontynuować prac nad zmianami do rozdziału IV Konwencji SOLAS dotyczących VDES. Zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe powinny rozważyć przedłożenie propozycji dotyczących nowego punktu obrad w celu wprowadzenia VDES jako środka łączności podlegającego przepisom rozdziału IV, jeżeli będzie to konieczne w przyszłości. Wcześniejsze wdrożenie ww. projektów poprawek do Konwencji SOLAS nie będzie wymagane pod warunkiem, że zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

Podkomitet ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC)

Kodeks IMSBC (Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych)

Komitet przyjął poprawki do Kodeksu IMSBC w celu uwzględnienia nowych wymagań dotyczących istniejących i nowych substancji. Zmiany mają zastosowanie do wszystkich statków (w tym statków towarowych o pojemności brutto poniżej 500 GT) przewożących stałe ładunki masowe od dnia 1 stycznia 2027 r. Zmiany mogą być stosowane w całości lub w części, dobrowolnie, od dnia 1 stycznia 2026 r.

Komitet zatwierdził następujące okólniki:

- MSC.1/Circ.1266/Rev.1 – Przewóz towarów niebezpiecznych, zastępując słowa „Kodeks bezpiecznych praktyk w zakresie przewozu stałych ładunków masowych (BC)” słowami „Międzynarodowy kodeks stałych ładunków masowych (IMSBC)”;
- MSC.1/Circ.1264/Rev.1 – Zmienione zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach mające zastosowanie do fumigacji ładowni, w tym nowy paragraf dotyczący „środków wytwarzających gaz”;
- MSC.1/Circ.1358/Rev.1 – Zmienione zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach, zmieniając odniesienia do okólników MSC.1/Circ.1264 i MSC.1/Circ.1361;
- MSC.1/Circ.1395/Rev.7 – Wykaz stałych ładunków masowych, w przypadku których można odstąpić od stosowania stałego gazowego systemu gaśniczego lub w przypadku których stały gazowy system gaśniczy jest nieskuteczny.

Wchodzenie do przestrzeni zamkniętych

Komitet przyjął zmianę do rezolucji A.1050(27) w sprawie Zmienionych zaleceń dotyczących wchodzenia do przestrzeni zamkniętych na statkach. Celem zaleceń jest zachęcenie do przyjęcia procedur bezpieczeństwa i opracowania dobrych praktyk mających na celu zapobieganie wypadkom i zwiększenie bezpieczeństwa personelu wchodzącego do przestrzeni zamkniętych lub pracującego w takich przestrzeniach.

Zmienione zalecenia dotyczące wchodzenia do przestrzeni zamkniętych na statkach uzupełniają:

- правило III/19.3.6 Konwencji SOLAS, które wymaga przeprowadzania ćwiczeń z zakresu wchodzenia do przestrzeni zamkniętych i akcji ratowniczych;
- правило XI-1/7 Konwencji SOLAS, które wymaga wyposażenia statków w przyrządy do badania atmosfery w przestrzeniach zamkniętych;
- rozdział IX Konwencji SOLAS i Kodeks ISM, dotyczące zarządzania bezpieczną eksploatacją statków.

Nowe propozycje punktów prac dla Podkomitetów

Do Komitetu zgłoszono 16 propozycji punktów prac. Następujące kwestie uznano za wystarczająco pilne, aby umieścić je w dwuletnim programie pracy na lata 2026–2027:

Podkomitet NCSR

- opracowanie standardów techniczno-eksploatacyjnych dla odbiorników alternatywnego systemu określania pozycji, nawigacji i czasu (PNT) o nazwie R-Mode - systemu, który ma za zadanie wsparcie operacyjne statków w obszarach przybrzeżnych oraz służyć jako system zapasowy dla GNSS.

Prace dotyczące tego zagadnienia zostaną umieszczone w tymczasowym porządku obrad Podkomitetu NCSR 13, a termin ich zakończenia wyznaczono na rok 2027. Nowe ustalenia powinny również uwzględniać wszelkie niezbędne zmiany do rezolucji A.1046(27) dotyczącej wykorzystania R-Mode jako elementu światowego systemu radionawigacji.

Podkomitet SDC

- opracowanie norm techniczno-eksploatacyjnych dla zarządzania alarmami w Centrali Kontrolno-Manewrowej (ECRAM) jako rozszerzenie zakresu przeglądu Kodeksu alertów i wskaźników, 2009. Termin zakończenia prac wyznaczono na 2028 r., a wejście w życie norm dla nowych statków przewidziano na 1 stycznia 2032 r.
- przegląd prawideł II-2/13.4.1.1 i 13.4.2.1 Konwencji SOLAS, które określają wymagania dotyczące środków ewakuacji z przedziałów maszynowych odpowiednio dla statków towarowych i wszystkich przestrzeni poniżej pokładów grodziowych na statkach pasażerskich. Prace te zostaną umieszczone w tymczasowym programie podkomitetu SDC 12, a ich zakończenie planowane jest na rok 2027.

Podkomitet CCC

- Projekt zmiany punktu 4.2 Kodeksu IMSBC dotyczącego informacji o ładunku i formularza deklaracji próbki, które ma dostarczyć nadawca w celu dalszego uregulowania wymagań dotyczących informacji o przesyłkach ładunków z Grupy B, zgodnie z definicją zawartą w Kodeksie IMSBC, w przypadku ich transportu luzem. Prace dotyczące tego tematu zostaną umieszczone w tymczasowym porządku obrad Podkomitetu CCC 12, a ich zakończenie planowane jest na 2026 r. Oczekuje się, że przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2029 r., o ile zostaną uwzględnione w zmianie 09-27 do Kodeksu IMSBC.

Podkomitet III

- Przegląd Kodeksu badania wypadków (Casualty Investigation Code). Prace te zostaną umieszczone w tymczasowym porządku obrad Podkomitetu III 12, a termin ich zakończenia wyznaczono na 2028 r.

Następujące propozycje nowych punktów obrad nie zostały uznane za pilne i umieszczono je w kolejnej dwuletniej agendzie:

Podkomitet SSE

- Wyjaśnienie obowiązujących norm dotyczących ubioru strażaków w rozdziale 3 Kodeksu FSS;
- Przegląd rezolucji MSC.81(70) dotyczącego wymagań w zakresie badania zgodności wyrobów pirotechnicznych;
- Zastosowanie wymagań rezolucji MSC.402(96) do szybkich jednostek i jednostek MODU w Kodeksach HSC z 1994/2000 r. oraz Kodeksach MODU z 1979/1989/2009 r.;
- Ograniczanie ryzyka wystąpienia pożarów w maszynowni spowodowanych wyciekami z niskociśnieniowych przewodów paliwowych i przewodów oleju smarowego oraz stosowania kamer termowizyjnych podczas kontroli izolacji w maszynowniach;
- Nowelizacja Kodeksu LSA w odniesieniu do złagodzenia wymagań dla szybkich łodzi ratowniczych;

- Przegląd wymagań testowych dotyczących materiałów na pokrycia pokładów w prawie II-2/6.2.1 Konwencji SOLAS;
- Przegląd prawidła II-2/20 Konwencji SOLAS oraz rozdziału 7 Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS), w zakresie stałej instalacji gaśniczej w pomieszczeniach samochodowych oraz w pomieszczeniach ro-ro;

Podkomitet NCSR

- Przegląd struktury finansowej systemu LRIT (*Long Range Identification and Tracking*), globalnego systemu identyfikacji i śledzenia statków i rozważenie kwestii, czy dane z systemu LRIT powinny być dostępne bezpłatnie dla państw nadbrzeżnych;

Podkomitet III

- Opracowanie wytycznych dotyczących wdrożenia przepisów „pozostawionych do decyzji administracji” lub równoznacznych w odpowiednich obowiązkowych instrumentach IMO;
- “Kompleksowa rewizja wytycznych dotyczących wdrażania Kodeksu ISM przez Administracje i firmy armatorskie”;
- Komitet rozpatrzył także rekomendację Podkomitetu III dotyczącą przeglądu Wytycznych kontroli PSC w kontekście Kodeksu ISM. Zidentyfikowano potrzebę zapewnienia spójności inspekcji ISM w ramach międzynarodowych reżimów PSC. Komitet zlecił Podkomitetowi III dalsze prace w tej kwestii w ramach “Harmonizacji działań PSC na poziomie globalnym”.

Podkomitet HTW

- Opracowanie wytycznych dotyczących ryzyka upadków z wysokości;
- Analiza zmian i zwiększenie skuteczności przepisów odnoszących się do zmęczenia marynarzy oraz godzin pracy i odpoczynku - Komitet MSC zdecydował o przeniesieniu tego tematu do porządku obrad Podkomitetu HTW na lata 2026-2027, z planowaną datą zakończenia prac w 2027 roku.
- w odniesieniu do zaleceń dotyczących ustanowienia środków mających na celu szkolenie z zakresu umiejętności nietechnicznych osób zaangażowanych we wdrażanie przepisów Kodeksu ISM, MSC polecił Podkomitetowi HTW dalsze rozważenie tej kwestii i przekazanie odpowiednich propozycji.

Sprawy różne

Bezpieczeństwo statków handlowych o napędzie jądrowym i pływających elektrowni jądrowych (FNPP)

Komitet rozpatrzył dokument zawierający informacje na temat doświadczeń Federacji Rosyjskiej w zakresie regulacji bezpieczeństwa statków handlowych o napędzie jądrowym (w tym lodołamaczy jądrowych) i pływających elektrowni jądrowych (FNPP), wraz z propozycją przeglądu wcześniej opracowanych przepisów, tj. Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przez statki o napędzie jądrowym z 1962 r. i Wytycznych dotyczących bezpieczeństwa korzystania z portów i podejść przez statki handlowe z napędem jądrowym nr 27 z 1968 r.; oraz do zainicjowania współpracy na szczeblu ekspertów między IMO a Międzynarodową Agencją Energii Atomowej (AEA).

Komitet przyjął do wiadomości przekazane informacje oraz stwierdził, że wyżej wymienione instrumenty wchodzą w zakres kompetencji MAEA, w związku z czym IMO będzie nadal współpracować z MAEA w kwestiach związanych z komercyjnymi statkami o napędzie jądrowym, tak aby eksperci z obu organizacji mogli współpracować w celu koordynowania odpowiednich działań i określenia potrzeb regulacyjnych.

Wykaz instrumentów przyjętych/zatwierdzonych na MSC 110

Podkomitet CCC

- rezolucja MSC w sprawie zmienionych zaleceń dotyczących wchodzenia do zamkniętych przestrzeni na statkach oraz niezbędnych zmian w przypisach do odpowiednich instrumentów IMO
- okólnik MSC.1/Circ.1266/Rev.1 – Przewóz towarów niebezpiecznych
- okólnik MSC.1/Circ.1264/Rev.1 – Zmienione zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach mające zastosowanie do fumigacji ładowni
- okólnik MSC.1/Circ.1358/Rev.1 – Zmienione zalecenia dotyczące bezpiecznego stosowania pestycydów na statkach
- okólnik MSC.1/Circ.1395/Rev.7 – Wykaz stałych ładunków masowych, w przypadku których można odstąpić od stosowania stałego gazowego systemu gaśniczego lub w przypadku których stały gazowy system gaśniczy jest nieskuteczny

Podkomitet HTW

- okólnik STCW.7 - Tymczasowe wytyczne dotyczące szkolenia marynarzy na statkach wykorzystujących paliwa alternatywne i nowe technologie
- rezolucja MSC w sprawie dostępności informacji na temat świadectw zdrowia marynarzy oraz lekarzy uznanych do przeprowadzania badań lekarskich marynarzy

Podkomitet NCSR

- okólnik MSC.1/Circ.1428/Rev.1 - Nowe standardy techniczno-eksploatacyjne dla urządzeń do transferu pilota
- okólnik w sprawie dobrowolnego wcześniejszego wdrożenia zmian do prawidła V/23 Konwencji SOLAS dotyczących urządzeń do transferu pilota
- rezolucja MSC w sprawie poprawek do Kodeksu SPS, 2008, wynikających z przyjęcia prawidła V/23 Konwencji SOLAS i standardów techniczno- eksploatacyjnych dla urządzeń do transferu pilota
- rezolucja MSC w sprawie poprawek do Kodeksu SFFV z 2005 r., wynikających z przyjęcia prawidła V/23 Konwencji SOLAS i standardów techniczno-eksploatacyjnych dla urządzeń do transferu pilota

Podkomitet SDC

- okólnik MSC zawierający Tymczasowe wytyczne dotyczące urządzeń do holowania awaryjnego na statkach innych niż zbiornikowce;
- MSC.1/Circ.1175/Rev.2 - Znowelizowane wytyczne dotyczące wyposażenia holowniczego i cumowniczego na statkach;
- MSC.1/Circ.1255/Rev.1 - Znowelizowane wytyczne dla właścicieli/operatorów statków w zakresie przygotowania procedur holowania awaryjnego
- MSC.1/Circ.1502/Rev.1 - Znowelizowane wytyczne dotyczące prób ciśnieniowych granic zbiorników ładunkowych oleju przeprowadzanych pod kierownictwem kapitana
- MSC.1/Circ.1331/Rev.1 - Znowelizowane wytyczne dotyczące konstrukcji, instalacji, konserwacji i przeglądów środków do wsiadania i wysiadania
- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji prawidła II-1/12.6.2 SOLAS dot. rur przechodzących przez grodzień zderzeniową w zakresie wyjaśnienia terminu "zdalnie sterowany zawór"

Podkomitet SSE

- okólnik MSC.1/Circ.1086 - Zmieniony Kodeks postępowania dla wykrywaczy mgły olejowej w atmosferze
- okólnik MSC w sprawie ujednoliconych interpretacji paragrafów 6.1.1.3 i 6.1.2.2 Kodeksu LSA, związanych z wodowaniem łodzi ratowniczych
- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji prawidła II-2/10.11 SOLAS oraz prawidła 7.9.4 Kodeksów HSC 1994 i 2000, która odnosi się do środków gaśniczych zawierających kwas perfluorooktanowy (PFOS), z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.

- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji pkt 2.4.2.2 Kodeksu FSS, dot. dopuszczalnych odstępów między połączonymi czujkami dymu i ciepła, z datą wejścia w życie 1 stycznia 2026 r.
- okólnik MSC w sprawie ujednoliconej interpretacji przepisu II-1/3-13.2.4 SOLAS, związanego z dokumentowaniem prób obciążeniowych i dokładnych oględzin istniejących urządzeń dźwigniowych bez ważnych certyfikatów
- rezolucja MSC wprowadzająca poprawki do rez. MSC.81(70) w sprawie znowelizowanych zaleceń dotyczących testowania środków ratunkowych związane z procedurą testu pływalności kamizelek ratunkowych i kryteriami akceptacji oraz powiązane Znowelizowane znormalizowane formularze oceny i raportów z testów środków ratunkowych (osobiste środki ratunkowe) (okólnik MSC.1/Circ1628/rev.4)
- okólnik MSC.1/Circ1628/rev.4 – Znowelizowane znormalizowane formularze oceny i raportów z testów środków ratunkowych (osobiste środki ratunkowe).