**103 сессия КБМ**

103 сессия Комитета по безопасности на море была проведена дистанционно с 5 по 14 мая 2021 г.

***Поправки к Конвенции СОЛАС 1974 г.***

103 сессия КБМ приняла Резолюцию MSC.482(103) - Поправки к главам II-1 и III приложения к Конвенции СОЛАС 1974 г. в отношении нового правила II-1/25-1 по использованию детекторов уровня воды на грузовых судах с несколькими грузовыми трюмами, не являющимися балкерами и грузовыми судами, а также устройств посадки и высадки на спасательных судах.

Поправки к главам II-1 и III приложения к Конвенции СОЛАС 1974 г. должны вступить в силу с 1 января 2024 г.

***Поправки к Кодексу LSA***

После принятия поправок к правилу III/33.2 к Конвенции СОЛАС по устройствам посадки и высадки, 103 сессия КБМ также приняла документ MSC.485(103) – поправки к международному кодексу по спасательным средствам (КОДЕКС LSA), вносящий поправки в главу IV (Спасательные средства) Кодекса LSA в отношении исключения шлюпок, спускаемых методом свободного падения, из требований по обеспечению их спуска и буксировки при движении судна вперед со скоростью до 5 узлов на спокойной воде.

Поправки к Кодексу LSA Code вступят в силу 1 января 2024 г.

103 сессия КБМ также одобрила циркуляр MSC по добровольному раннему применению проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и Кодексу LSA, в связи с принятием проекта поправок к правилу III/33.2 Конвенции СОЛАС (и пункту 4.4.1.3.2 Кодекса LSA в отношении требований к испытаниям шлюпок, спускаемых методом свободного падения – см. ниже).

Для распространения через ГИСИС государство-участник должно сообщить Организации о добровольном раннем внедрении.

103 сессия КБМ одобрила документ MSC.488(103) – Поправки к пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (MSC.81(70)), в связи с проектом поправок к главе III Конвенции СОЛАС и Кодексу LSA.

***Предложения по пересмотру Эксплуатационных стандартов по детекторам уровня воды на балкерах и однотрюмных грузовых судах, не являющихся балкерами (MSC.188(79))***

103 сессия КБМ рассмотрела предложение пересмотреть Эксплуатационные стандарты по детекторам уровня воды на балкерах и однотрюмных грузовых судах, не являющихся балкерами (MSC.188(79)) в качестве последующей поправки вслед за принятием проекта нового правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС и дала указания Подкомитету SDC проанализировать Эксплуатационные стандарты для включения в них положений в отношении детекторов для грузовых судов с несколькими трюмами и рассмотреть равнозначность датчиков уровня аварийной сигнализации в льялах и датчиков уровня воды.

***Поправки к Кодексу ESP 2011 г.***

103 сессия КБМ одобрила MSC.483(103) – Поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок в ходе освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 г. (КОДЕКС ESP 2011 г.) к приложению 2 (Минимальные требования по замерам толщин при проведении возобновляющих освидетельствований нефтеналивных судов с двойными бортами) части A приложения B к Кодексу ESP 2011 г. в отношении минимальных требований к замерам толщин при возобновляющих освидетельствованиях нефтеналивных судов с двойными бортами

Поправки к Кодексу ESP 2011 г. вступают в силу с 1 января 2023 г.

***Поправки к Кодексам МКГ, МКХ и Протоколу по грузовой марке 1988 г.***

101 сессия КБМ согласилась с новым выводом провести анализ обязательных требований конвенций СОЛАС, МАРПОЛ, Протокола по грузовой марке 1988 г., а также Кодексам МКГ и МКХ в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах, с целью рассмотрения противоречий и с тем, что разработанные поправки должны применяться к новым судам.

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к главе 2 (Живучесть судна и расположение грузовых танков) Кодекса МКГ в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах.

7 сессия SDC (Подкомитета по проектированию и конструкции судна) рассмотрела требования и завершила работу над проектом поправок к Конвенции МАРПОЛ, Конвенции по грузовой марке и Кодексам МКХ и МКГ для их представления на 102 сессию КБМ и 76 сессию КЗМС с целью одобрения, последующего принятия и вступления в силу с 1 января 2024 г. только для новых судов.

102 сессия КБМ одобрила поправки для принятия на 103 сессии КБМ.

103 сессия КБМ выразила обеспокоенность в отношении изменений к проекту поправок к Кодексу МКГ, а также к аналогичным изменениям к Конвенции МАРПОЛ, Протоколу по грузовой марке 1988 г. и Кодексу МКХ в отношении расширения требований по быстрозакрывающимся или односторонним устройствам шарнирных водонепроницаемых дверей, которые должны быть постоянно закрыты» во время рейса.

После проведения обсуждений 103 сессия КБМ не согласилась с предлагаемыми изменениями, отметив, что эти изменения должны также применяться к проекту поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 г., и отложила до 104 сессии КБМ рассмотрение необходимости применения положения и принятие предлагаемых поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 г. и Кодексу МКГ до проведения 104 сессии КБМ.

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к главам I и II (Условия назначения надводного борта) и III (Надводный борт) приложения I (Правила определения грузовых линий) приложения В к Протоколу о грузовой марке 1988 г. в отношении поправок к применимым устройствам шпигатов и сливных отверстий, а также удовлетворительного условия остойчивости после затопления, соответственно.

Упомянув о своем решении в отношении предложенных аналогичных изменений к Кодексу МКГ, 103 сессия КБМ отложила рассмотрение применение положения в проекте поправок к Протоколу и его принятие до проведения104 сессии КБМ.

***Поправки к Кодексу FSS***

103 сессия КБМ приняла резолюцию MSC 484(103) – поправки к Международному кодексу по системам пожарной безопасности (Кодексу FSS), вносящему поправки в главу 9 (Стационарные системы обнаружения и сигнализации возникновения пожара) Кодекса FSS, учитывая несоответствие требований к изоляции при установке индивидуальных средств обнаружения пожара на грузовых судах и на балконах кают пассажирских судов.

Изоляторы короткого замыкания не должны предусматриваться в каждом отдельном идентифицируемом датчике обнаружения пожара для грузовых судов и галерей пассажирских судов. Для грузовых судов допускается наличие одного изолятора на палубу.

Поправки к Кодексу FSS вступят в силу 1 января 2024 г.

***Поправки к Конвенции ПДНВ 1978 г.***

103 сессия КБМ приняла резолюцию MSC.486(103) – Поправки к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 г., вносящую поправки в главу I (Общие положения) Конвенции ПДНВ 1978 г. в отношении включения нового определения термина «высокое напряжение».

Поправки к Конвенции ПДНВ 1978 г. вступят в силу с 1 января 2023 г.

***Обзор нормативной базы (RSE) для использования морских автономных надводных судов (МАНС)***

100 сессия КБМ одобрила рамки обзора нормативной базы для использования МАНС и отметила, что в соответствии с этим планом, обзор нормативной базы (RSE) должен быть завершен на 102 сессии КБМ в мае 2020 г., но вследствие пандемии работа претерпела задержки и поэтому должна быть завершена на 103 сессии КБМ.

103 сессия КБМ одобрила результат обзора нормативной базы (RSE) и согласилась, что государства-участники должны направить предложения для продолжения работы.

Результат обзора нормативной базы будет регулярно анализироваться и актуализироваться вследствие быстрого развивающихся изменений в секторе.

***Результат обзора нормативной базы (RSE) для использования морских автономных надводных судов (МАНС)***

Результат обзора RSE предусматривает оценку степени, в которой существующая нормативная база в этой области применения может быть использована для рассмотрения операций МАНС. Далее она предусматривает участие КБМ и заинтересованных сторон в определении, выборе и принятии решений о будущей работы по МАНС.

Результаты RSE должны быть опубликованы в форме циркуляра КБМ.

Для облегчения процесса RSE степени автономности МАНС были определены следующим образом:

* Степень один: Судно с автоматизированными процессами и оказанием поддержки в принятии решений. Команда находится на судне для управления судовыми системами. Некоторые операции могут быть автоматизированы и в течение определенного времени осуществляться без наблюдения, однако находящийся на борту экипаж готов принять на себя управление.
* Степень два: Дистанционно-управляемое судно с экипажем на борту: Судно контролируется и управляется из другой точки. Находящиеся на судне члены команды могут взять на себя управление судовыми системами и выполнением функций.
* Степень три: Дистанционно-управляемое судно без экипажа на борту: Судно контролируется и управляется из другой точки. Экипажа на судне нет.
* Степень четыре: Полностью автономное судно: Система эксплуатации судна способна самостоятельно принимать решения и определять необходимые действия.

На первом этапе, состоящем из «первоначального обзора документов ИМО», были определены положения инструментов ИМО, которые, как в настоящее время указывается в проекте документа:

1. применимы к МАНС и препятствуют использованию МАНС; или
2. применимы к МАНС, не препятствуют использованию МАНС и не требуют никаких действий; или
3. применимы к МАНС и не препятствуют использованию МАНС, но для них могут потребоваться изменения или разъяснения, и/или в них могут содержаться определенные пробелы; или
4. не применимы к эксплуатации МАНС.

Некоторые общие потенциальные пробелы и/или темы являются ключевыми для безопасного ввода МАНС в эксплуатацию и эффективными в рамках регулятивного обзора и рассматриваются в качестве приоритетных вопросов, которые перекликаются с несколькими инструментами ИМО и могут потребовать принятия политического решения до рассмотрения отдельных документов;

* Понимание обязанностей капитана, экипажа и ответственного лица;
* Пост/центр дистанционного управления;
* Оператор центра дистанционного управления как моряк;
* Терминология

Некоторые делегации высказали мнение, что разработка общей терминологии и определений является предметом первостепенного значения.

Эксперты согласились, однако, терминология и определения будут по большей степени вводиться параллельно с разработкой требований к эксплуатации МАНС, и любая попытка заранее составить исчерпывающий перечень терминов будет неполной и основанной на неопределенных положениях.

Несмотря на это, они пришли к общему выводу, что вначале должно быть разработано соглашение по предварительной и концептуальной терминологии, такой как степень автономности и само определение МАНС.

На 101 сессии КБМ был сделан запрос в ИСО (Международную организацию по стандартизации) о предоставлении отчета о ее работе по стандартизации, относящейся к терминологии МАНС. Эта терминология по-прежнему находится на этапе рабочей группы и еще не распространялась между участниками профильного комитета ИСО (ISO TC 8).

После завершения первого этапа был проведен второй этап с целью проанализировать и определить наиболее приемлемый способ рассмотрения вопроса эксплуатации МАНС:

1. равноценные замены, как предусмотрено в документах или при разработке интерпретаций; и/или
2. внесение поправок в существующие документы; и/или
3. разработка новых документов; или
4. ничто из вышеуказанного в качестве результата анализа.

***Разработка временного руководства***

Некоторые делегации предложили разработать временное руководство для устранения пробелов в безопасности для судов, уже использующих или планировавших использование автономной технологии до того момента, когда пробелы будут устранены обязательными требованиями к эксплуатации МАНС.

С учетом того, что ближайшим вступлением в силу таких обязательных требований будет 1 января 2028 г., необходимость разработки руководства становится очевидной.

Однако, большинство делегаций с осторожностью отнеслись к рекомендации разработать руководство по МАНС. Возник вопрос, каким образом ИМО сможет подтвердить и оценить предоставление последующих предложений по руководству МАНС, в частности, регулирующих технические аспекты автономных систем (например, системы связи) для обеспечения эксплуатационной безопасности МАНС.

***Приоритеты последующей работы в отношении МАНС***

Многие делегации сошлись во мнении, что наилучшим способом включения МАНС в регулятивную базу ИМО будет, вероятнее всего, комплексный подход путем разработки целевого инструмента ИМО по МАНС, и если такой инструмент станет предпочтительным вариантом, то он должен быть разработан в соответствии с руководством по целевым стандартам, разработанным Организацией (MSC.1/Circ.1394/Rev.2).

***План работы на будущее***

По окончании этой работы по обзору нормативной базы КБМ завершит проработку вопроса МАНС.

Отмечая, что быстрое развитие индустрии в отношении разработки технологий МАНС и проведения натурных испытаний, некоторые делегации поддержали включение вопроса МАНС как постоянного пункта повестки КБМ и создание межсессионной рабочей группы для обеспечения своевременного регулятивного отклика на развитие МАНС.

Обусловленный сложностью вопроса, эффективный и систематичный подход с проработкой сроков был важен для разработки и принятия документов МАНС. Такой график или план работы может быть составлен после получения новых предложений для включения их в повестку КБМ.

103 сессия КБМ сделала ввод, что необходим сфокусированный подход для продвижения работы по МАНС, и что включение пункта по МАНС в повестку на постоянной основе не будет эффективным решением для проработки комплексного вопроса по регулятивной основе МАНС.

103 сессия КБМ согласилась в отношении МАНС не предпринимать дальнейших действий, выходящих за пределы вопросов, уже включенных в текущую повестку, до одобрения новых предложений в повестку; и, вследствие этого, пригласила заинтересованные государства-участники представить предложения по новым пунктам повестки в отношении МАНС на следующую сессию Комитета.

103 сессия КБМ отметила точку зрения некоторых делегаций в отношении того, что работа по МАНС может вестись быстрее при создании совместной Рабочей группы LEG/MSC/FAL. Был сделан вывод, что на данный момент это преждевременно, признавая, что другие Комитеты еще не закончили обзор регулятивной базы для рассматриваемых ими инструментов, и что любая последующая работа по МАНС, предпринимаемая объединенной рабочей группой, потребует от всех Комитетов идентификации общих потенциальных пробелов и/или тем, а также приоритетов дальнейшей работы.

***Разработка дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении применения судового топлива***

На 100 сессии КБМ Комитет согласился включить в повестку на двухгодичный период вопрос о «Разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении использования топлива», а также признал, что потребовались срочные меры для решения вопросов, связанных с использованием судового топлива с низким содержанием серы, но необходимы также и долгосрочные решения для повышения безопасности судов в том, что касается использования судового топлива.

Резолюция MSC.465(101), принятая на 101 сессии КБМ, призвала государства-участники информировать Организацию, для передачи Сторонам и государствам-участникам Организации, о подтвержденных случаях, когда поставщики топлива поставляли топливо, подвергающее опасности безопасность судов или персонала; или об отрицательном влиянии на эксплуатацию механизмов.

Корреспондентская группа по разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов, относящихся к применению топлива, созданная на 101 сессии КБМ, отчиталась о своей работе на 102 сессии КБМ. 102 сессия КБМ решила отложить обсуждение до 103 сессии КБМ.

Разработка обязательных требований для предоставления возможности правительствам-сторонам Конвенции СОЛАС принимать меры против поставщиков топлива в подтвержденных случаях поставки топлива, не соответствующего требованиям, приведенным в II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, с учетом правила 18.9.4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

103 сессия КБМ подготовила проект поправок к Конвенции СОЛАС по мерам в отношении поставщиков топлива, которое, как было обнаружено, не отвечает минимальным требованиям к температуре воспламенения.

***Проект правил по документации о температуре вспышки фактической партии топлива при бункеровке***

Необходимо напомнить, что Корреспондентская группа, созданная на 74 сессии КЗМС, предложила рассмотреть поправки к Дополнению V Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ для включения температуры вспышки в накладную на поставку бункеровочного топлива (BDN) в качестве обязательной информации, как указывается в пункте 54 документа MEPC 75/5/1.

В этом контексте, 103 сессия КБМ отметила, что рассмотрение данного предложения не было завершено на 76 сессии КЗМС, а результаты могут повлиять на разработку обязательных требований в отношении документации и отбора проб в соответствии с режимом Конвенции СОЛАС.

Было решено, что корреспондентской группе может быть дано задание продолжить разработку с учетом возможных результатов 76 сессии КЗМС.

***Руководство для судов с целью рассмотрения ситуаций, если предварительные результаты испытаний показывают, что поставляемое топливо может не соответствовать правилу II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС***

Необходимо тщательно выбирать положения в отношении мер, которые могут повлиять на запланированный рейс судна. с учетом суровых условий для судна, экипажа, судовладельца, а также фактического риска в части, касающейся использования топлива с температурой вспышки ниже 60°C в конкретном случае.

103 сессия КБМ подготовила перечень вопросов, которые должны быть рассмотрены в руководстве для судов с целью рассмотрения ситуаций, когда предварительные результаты испытаний показывают, что поставляемое топливо может не соответствовать правилу II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС:

* Перевозка топлива;
* Свойства топлива;
* Опасности;
* Меры в случае предварительных результатов испытаний, отличающихся от испытаний на судне;
* Замеры пустот и отбор проб;
* Бункеровка;

***Дополнительные действия, включая возможные меры, относящиеся к параметрам топлива, кроме температуры вспышки***

Приняв к сведению обсуждение Корреспондентской группы в отношении схем лицензирования для бункеровщиков, 103 сессия КБМ пригласила государства-участники рассмотреть внедрение схем лицензирования бункеровщиков, работающих в их юрисдикции.

103 сессия КБМ также отметила заявление делегатов о том, что безопасность топлива была вопросом первостепенной важности, и государствами-участниками должны быть предприняты повышенные меры безопасности.

Таким образом, в этом контексте должны использоваться более продуманные формулировки, а Комитет должен призвать, а не просто пригласить государства-участники рассмотреть внедрение схем лицензирования бункеровщиков, работающих в их юрисдикции.

Одновременно с этим, отмечая, что в настоящий момент в Конвенции СОЛАС не имеется конкретных правил по параметрам топлива, кроме как в отношении температуры вспышки, КБМ согласился дать задание Корреспондентской группе провести сбор информации и рассмотреть возможные меры в отношении таких параметров. В этом контексте КБМ отметил, что ИСО также проводила сбор данных в этом отношении, и может быть проработано дальнейшее сотрудничество между ИМО и ИСО на последующем этапе.

103 сессия КБМ подготовила перечень значимой информации и ссылок в отношении свойств топлива и безопасности судов:

.1 ISO 8217:2017 - Международные технические условия на судовое топливо;

.2 ISO/PAS 23263:2019 - Критерии для поставщиков топлива и пользователей в отношении качества судового топлива с целью внедрения максимального содержания серы в количестве 0,50% в 2020 г;

.3 Руководства CIMAC «Перевозка судового топлива в отношении устойчивости и совместимости» и «Как заказывать и использовать традиционные виды топлива на рынке в приближении 2020 и в дальнейшем»;

.4 Межотраслевое руководство «Поставка и использование судового топлива с содержанием серы на уровне 0,50%»;

.5 MAN ES - Применение топлива с 0,50% содержанием серы с 2020;

.6 CIMAC – Происшествия в связи с судовым топливом 2018; и

.7 Отчеты о происшествиях в целом, например, отчет об аварии т/х Bella (номер ИМО 9208124).

Рабочая группа ИСО TC28/SC4/WG является ответственной за Международные технические условия на судовое топливо ISO 8217. Она проводит регулярные совещания для отслеживания, рассмотрения и реагирования на вопросы, относящиеся к качеству топлива, здоровью, безопасности, экологическим и эксплуатационным аспектам топлива, поставляемого на судно.

Рабочая группа CIMAC WG 7 представляет собой группу, целью которой является подготовка рекомендаций и выработка инструментов для индустрии в отношении эксплуатации топлива и выбора топлива, обеспечивающего безопасную эксплуатацию дизельных двигателей. WG7 поддерживает группу ИСО по техническим условиям топлива ISO 8217, обеспечивая техническими и эксплуатационными рекомендациями для эффективного и безопасного обращения и использования судового топлива.

***План действий для дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении применения судового топлива***

103 сессия КБМ одобрила проект плана действий для разработки дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении применения судового топлива.

103 сессия КБМ согласилась продлить срок работы по данному вопросу до 2023 г. 103 сессия КБМ создала Корреспондентскую группу по разработке дальнейших мер для повышения безопасности судов в отношении применения судового топлива.

***Меры по повышению безопасности внутренних паромов***

101 сессия КБМ одобрила рекомендованную практику рассмотрения вопросов, относящихся к безопасности внутренних паромов:

.1 разработать Типовое положение о безопасности внутренних паромов;

.2 предоставить руководство для включения Типового положения о безопасности внутренних паромов во внутреннее законодательство.

102 сессия КБМ предложила Секретариату продолжить дальнейшую разработку базовой структуры проекта типового положения в ходе консультаций с участниками и представить расширенную структуру на рассмотрение 103 сессии КБМ с целью принятия завершенного рамочного Типового положения о безопасности внутренних паромов на 104 сессии КБМ.

***Типовое положение о безопасности внутренних паромов***

103 сессия КБМ в целом одобрила базовую структуру проекта Типового положения о безопасности внутренних паромов.

Комитет согласился создать Рабочую группу по безопасности внутренних паромов на 104 сессии КБМ для дальнейшей разработки типового положения.

Секретариат ИМО напомнил, что типовое положение представляет собой общие принципы, которые должны быть одобрены морскими властями на местном уровне. Однако, некоторые участники отметили необходимость Конвенции по безопасности внутренних паромов для усиления международного вклада в безопасность внутренних паромов, разработанную на основе Типового положения.

В ходе обсуждения по этому вопросу не имелось потребности сделать такое Типовое положения обязательным в будущем. Предписывающие правила не позволяют Администрациям разработать их собственные стандарты на основе национальной политики страны и передовой практики, которые предлагают аналогичный уровень безопасности по сравнению с международными стандартами.

***Меры по усилению охраны на море***

103 сессия КБМ одобрила распространение четвертой версии Руководства по кибербезопасности на судах.

103 сессия КБМ также предложила Секретариату актуализировать отраслевое руководство, упомянутое в пункте 4.2 Руководства по управлению кибер-рисками на море (MSC-FAL.1/Circ.3) для включения консолидированной Рекомендации МАКО по устойчивости к угрозам кибербезопасности (Рекомендация 166) и выпустила циркуляр MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1, который должен быть согласован Комитетом FAL (1-7 июня 2021 г.).

***Человеческий фактор, подготовка и несение вахты***

103 сессия КБМ напомнила, что 7 сессия Подкомитета ИМО по человеческому фактору, подготовке моряков и несению вахты (HTW 7), признавая, что тщательное и подробное рассмотрение положений о персонале, подготовке и вопросах ознакомления было необходимо до одобрения проекта временного руководства по безопасной эксплуатации систем питания с берега (OPS), для обслуживания в порту судов, занятых в международных рейсах, отложила рассмотрение этих вопросов до 8 сессии HTW.

Рассмотрев комментарии МАКО по проекту временного руководства и предложения о нескольких изменениях, 103 сессия КБМ также перенесла дальнейшее рассмотрение проекта временного руководства, совместно с предложениями МАКО, на 8 сессию Подкомитета ИМО по судовым системам и оборудованию (SSE 8).

***Проектирование и конструкция судна***

На своей тридцать первой сессии Ассамблея приняла Резолюцию А.1137(31) по Временным мерам безопасности для судов, не подпадающих под действие Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах, призвав государства-участники, на добровольной основе, внедрить меры безопасности в соответствии с Полярным кодексом, насколько это практически осуществимо, на судах, не подпадающих под действие Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах, включая рыболовные суда длиной 24 м и более, а также прогулочные яхты валовой вместимостью 300 и выше, не занятые в коммерческой деятельности.

Приняв во внимание отчет 7 сессии Подкомитета ИМО по проектированию и конструкции судна (SDC 7) по этим вопросам, 103 сессия КБМ одобрила:

* Руководство по рыболовным судам длиной 24 м и более, эксплуатирующимся в полярных водах;
* Руководство по прогулочным судам валовой вместимостью 300 и выше, не участвующим в коммерческой деятельности в полярных водах.

***Ссылка на Кейптаунское соглашение***

В отношении проекта Руководства по рыболовным судам, согласование с положениями Кейптаунского соглашения 2012 г. должно быть достигнуто без прямой отсылки к содержащимся в нем положениям, учитывая необязательный характер проекта руководства.

Вследствие того, что вступление в силу Кейптаунского соглашения пока откладывается, 7 сессия Подкомитета ИМО по проектированию судна (SDC 7) согласилась включить в раздел «Вводная часть», только общую ссылку т.е. «Это Руководство разработано для приведения его в соответствие с ожидаемым Кейптаунским соглашением 2012 г.». Другие прямые ссылки на Кейптаунское соглашение 2012 г. в проекте руководства не согласовывались.

***Индивидуальный комплект средств жизнеобеспечения и коллективный комплект средств жизнеобеспечения***

7 сессия Подкомитета ИМО по проектированию судна (SDC 7) подготовила измененные перечни стандартных элементов для включения в индивидуальный комплект и групповой комплект средств жизнеобеспечения.

***Проект руководства по прогулочным судам валовой вместимостью 300 и выше, не участвующих в коммерческих операциях в полярных водах***

7 сессия Подкомитета ИМО по проектированию судна (SDC 7) согласилась внести измененные перечни стандартных элементов для включения в индивидуальный комплект и групповой комплект средств жизнеобеспечения. В дополнение к этому, было согласовано дополнить это руководство в соответствии с разделом 4.1 положением о наличии гидрокомбинезонов на борту судна.

В отношении связи и планирования рейса было согласовано использовать аналогичные положения, приведенные в проекте Руководства по рыболовным судам длиной 24 м.

***Перевозка производственного персонала***

Межсессионная Рабочая группа по перевозке производственного персонала IP (Industrial Personnel), заседание которой было проведено дистанционно с 8 по 12 марта 2021 г., завершила работу над проектом главы XV Конвенции СОЛАС и проектом Кодекса IP, включая положения по высокоскоростным судам, перевозящим не более 60 человек производственного персонала и формой Типового отраслевого свидетельства по безопасности производственного персонала.

Группа согласовала положения об исключениях для судов, допущенных к эксплуатации в соответствии с Временными рекомендациями (MSC.418(97)).

Предполагается, что 8 сессия Подкомитета ИМО по проектированию судна (SDC 8) завершит работу и представит новый проект главы XV Конвенции СОЛАС и проект Кодекса IP на одобрение 105 сессии КБМ с целью последующего принятия.

***Проект поправок к Руководству по обслуживанию и проверкам стационарных углекислотных систем пожаротушения (MSC.1/Circ.1318)***

Согласовав изменения, предложенные МАКО, для их соответствия Пересмотренному руководству по обслуживанию и проверкам систем и устройств пожаротушения (MSC.1/Circ.1432), 103 сессия КБМ одобрила MSC.1/Circ.1318/Rev.1 - Пересмотренное руководство по обслуживанию и проверкам стационарных углекислотных систем пожаротушения.

***Корректировка ссылок на стандарты по испытаниям материала с покрытием для надувных плотов в Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (MSC.81(70))***

99 сессия КБМ, в отношении предложения по новым результатам по «Пересмотру стандартизированной оценки спасательных средств и формам отчетов о проведении испытаний (MSC/Circ.980)», рассмотрела устаревшие ссылки на испытания, приведенные в пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных устройств, которые нуждаются в актуализации (MSC.81(70)).

КБМ предложил Секретариату подготовить документ в отношении предложения о внесении незначительных корректировок в ссылки на Пересмотренную рекомендацию (MSC.81(70)) для рассмотрения на 100 сессии КБМ.

100 сессия КБМ предложила Секретариату подготовить проект резолюции КБМ для принятия поправок к Пересмотренной рекомендации для рассмотрения на 101 сессии КБМ.

101 сессия КБМ выразила мнение, что требования в стандартах ISO/TR 6065 и ISO 15372:2000 не были рассмотрены как идентичные вследствие того, что требования к маслостойкости претерпели значительные изменения, т.е. температура масла для испытаний была увеличена с 20°C до 70°C в стандарте ИСО 15372:2000.

Отмечая, что это изменение имеет значительно влияние на испытания тканей, Комитет решил, что проект поправок не должен быть принят на этой сессии и перенес рассмотрение вопроса на 7 сессию Подкомитета по судовым системам и оборудованию (SSE 7).

7 сессия Подкомитета по судовым системам и оборудованию (SSE 7) отметила, что расхождение между температурами для испытаний маслостойкости в ISO/TR 6065 и ИСО 15372:2000 было в процессе корректировки ISO/TC 8 и, таким образом, согласилась не предпринимать каких-либо действий на этом этапе. Подкомитет ИСО TC 8/SC 1 подтвердил, что расхождение между температурами для испытаний маслостойкости в ISO/TR 6065 и ИСО 15372:2000 было типографской ошибкой.

103 сессия КБМ, отметив, что ИСО 15372:2000/Amd.1:2021 вносит корректировку в температуру масла в ИСО 15372:2000, одобрила проект поправок в Пересмотренную рекомендацию как незначительную корректировку.

***Предложения по новому пункту повестки для оценки соответствия противопожарной защиты, устройств обнаружения и тушения пожара на борту контейнеровозов для борьбы с пожарами в контейнерах***

103 сессия КБМ согласилась включить в повестку на двухгодичный период Подкомитета по судовым системам и оборудованию (SSE) на 2022-2023 г.г. и в предварительную повестку 8 сессии Подкомитета по судовым системам и оборудованию (SSE 8) новый пункт повестки «Разработки поправок к главе II-2 Конвенции СОЛАС и Кодексу FSS в отношении обнаружения и контроля над пожарами на грузовой палубе контейнеровозов» с целью завершения их разработки в 2025 г.

Следует уделить внимание рассмотрению потенциального влияния увеличения размеров контейнеровозов за эти годы. Это потребует пересмотра противопожарной защиты, устройств обнаружения и тушения пожара в отношении различных факторов, таких как достаточная площадь покрытия, производительность, дистанционная работа и эргономичность устройств.

Существует потребность в оценке достаточности противопожарной защиты, устройств обнаружения и тушения пожара на борту контейнеровозов для борьбы с пожарами в контейнерах. На основании результата оценки может возникнуть необходимость внесения поправок в Конвенцию СОЛАС и Международный кодекс по системам пожарной безопасности (Кодекс FSS), в случае необходимости.

Имеется намерение разработать целевые стандарты для обеспечения готовности и эффективности таких устройств для сокращения пожаров в контейнерах на борту контейнеровозов.

Разрабатываемые поправки должны применяться к новым судам, и они должны вступить в силу 1 января 2028 г., если будут приняты до 1 июля 2026 г.

***Расширение требований к аварийным устройствам буксировки в правиле II-1/3-4 Конвенции СОЛАС ко всем типам судов***

103 сессия КБМ согласилась включить в двухгодичную повестку Подкомитета ИМО по проектированию судна (SDC) на 2022-2023 г.г. и предварительную повестку 8 сессии Подкомитета ИМО по проектированию судна (SDC 8) новый пункт повестки «Разработка поправок к правилу II-1/3-4 Конвенции СОЛАС для применения требований к аварийному буксировочному ю на других типах судов» с завершением их разработки в 2023 г.

С 1996 г. нефтеналивные суда дедвейтом более 20 000 тонн должны иметь аварийное устройство буксировки в носовой и кормовой части, а также процедуру буксировки. Кроме того, другие типы судов должны иметь процедуру буксировки, использующую рекомендации, предусмотренные в Руководстве для судовладельцев/операторов при подготовке аварийных процедур буксировки (MSC.1/Circ.1255), но не относящуюся к требованиям к оборудованию.

Вследствие увеличения размеров всех судов и рисков, которым подвергается судно в случае кораблекрушения, общая обязанность оборудовать все новые суда аварийной системой буксировки должна быть обсуждена ИМО.

Разрабатываемые поправки должны применяться ко всем типам новых судов валовой регистровой вместимостью [20 000] и выше, в соответствии с которыми предельное значение тоннажа было оставлено в квадратных скобках для рассмотрения Подкомитетом ИМО по проектированию судна (SDC).

Поправки должны вступить в силу 1 января 2028 г., если они будут приняты до 1 июля 2026 г.

***Поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок при освидетельствованиях навалочных судов и нефтеналивных танкеров, 2011 г. (Кодекс ESP 2011 г.)***

103 сессия КБМ рассмотрела предложение о внесении поправок в Кодекс ESP 2011 г. для рассмотрения вопросов безопасности, которые были определены в ходе расследования гибели т/х Stellar Daisy, проведенного государством флага.

103 сессия КБМ дала указания Подкомитету ИМО по проектированию судна (SDC) подробно рассмотреть предложенные поправки к Кодексу ESP 2011 г. для рассмотрения вопросов, относящихся к освидетельствованиям балластных танков и незаполненных пространств, и предоставить информацию Комитету.

***Вопросы, отложенные на 104 сессию КБМ***

Вследствие ограничений по времени следующие вопросы были перенесены на 104 сессию КБМ:

* Актуализация Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств (HSSC);
* Вопросы Целевых стандартов (GBS).

***Корреспондентские группы, созданные на 103 сессии КБМ***

Корреспондентской группе по разработке дальнейших мер для повышения безопасности судов в отношении применения судового топлива было поручено:

* продолжить разработку, с целью завершения, проекта поправок к Конвенции СОЛАС в отношении предоставления отчетности по подтвержденным случаям, когда поставщики топлива не выполняли требования Организации в отношении температуры воспламенения топлива, учитывая, что поставщику должна быть предоставлена обратная связь;
* продолжить разработку, с целью завершения, проекта поправок к Конвенции СОЛАС по мерам в отношении поставщиков топлива, которые, как было обнаружено, поставляют топливо, не отвечающее минимальным требованиям к температуре воспламенения;
* продолжить разработку, с целью завершения, обязательных требований в отношении документирования температуры вспышки в конкретной партии топлива при бункеровке;
* дальнейшая разработка руководства для судов с целью рассмотрения ситуаций, если предварительные результаты испытаний показывают, что поставляемое топливо может не соответствовать правилу II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС;
* собирать информацию и рассматривать возможные меры в отношении параметров топлив кроме точки воспламенения;
* представить письменный отчет на 105 сессии КБМ.

***Резолюции, принятые 103 сессией КБМ***

* Резолюция MSC.482(103) - Поправки к главам II-1 и III приложения к Конвенции СОЛАС 1974 г. в отношении нового правила II-1/25-1 по использованию детекторов уровня воды на грузовых судах с несколькими грузовыми трюмами, не являющимися балкерами и грузовыми судами, а также устройств посадки и высадки на спасательных судах;
* Резолюция MSC.483(103) – Поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок в ходе освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 г. (КОДЕКС ESP 2011 г.), приложение 2 (Минимальные требования по замерам толщин при проведении возобновляющих освидетельствований нефтеналивных судов с двойными бортами) части A приложения B к Кодексу ESP 2011 г. в отношении минимальных требований к замерам толщин при возобновляющих освидетельствованиях нефтеналивных судов с двойными бортами;
* Резолюция MSC.484(103) – поправки к Международному кодексу по системам пожарной безопасности (Кодексу FSS), вносящему поправки в главу 9 (Стационарные системы обнаружения и сигнализации возникновения пожара) в отношении несоответствия требований к изоляции при установке индивидуальных средств обнаружения пожара на грузовых судах и на балконах кают пассажирских судов;
* Резолюция MSC.485(103) – Поправки к международному кодексу по спасательным средствам (КОДЕКС LSA), вносящая поправки в главу IV (Спасательные суда);
* Резолюция MSC.486(103) – Поправки к Международной конвенции по стандартам подготовки и дипломирования моряков и несения вахты (ПДНВ) 1978 г., вносящая поправки в главу I (Общие положения) в отношении включения нового определения термина «высокое напряжение»;
* Резолюция MSC.487(103) - Поправки к части A Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ)
* Резолюция MSC.488(103) – Поправки к пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (Рез. MSC.81(70));
* Резолюция MSC.489(103) - Рекомендованные действия в отношении пиратства и вооруженного разбоя в Гвинейском заливе;
* Резолюция MSC.490(103) - Рекомендованные действия для первоочередной вакцинации моряков от COVID-19.

***Другие вопросы, проработанные 103 сессией КБМ***

* одобрила результат обзора регулятивной базы (RSE) для использования морских автономных надводных судов (МАНС);
* подготовила проект поправок к конвенции СОЛАС по составлению отчетности о подтвержденных случаях несоблюдения поставщиками топлива требований к температуре воспламенения;
* подготовила проект поправок к конвенции СОЛАС по мерам в отношении поставщиков топлива, которое, как было обнаружено, не отвечает минимальным требованиям к точке воспламенения;
* подготовила перечень вопросов, которые должны быть рассмотрены в руководстве для судов для рассмотрения ситуаций, когда предварительные результаты испытаний показывают, что поставляемое топливо может не соответствовать правилу II-2/4.2.1 конвенции СОЛАС;
* одобрила проект плана действий по разработке мер по повышению безопасности судов в отношении применения судового топлива;
* одобрила основную структуру рамочных Типовых положений по безопасности внутренних паромов;
* одобрила распространение четвертой версии Руководства по кибербезопасности на судах;
* попросила Секретариат актуализировать отраслевое руководство, упомянутое в пункте 4.2 Руководства по управлению кибер-рисками на море (MSC-FAL.1/Circ.3) для включения консолидированной Рекомендации МАКО по устойчивости к угрозам кибербезопасности (Рекомендация 166) и выпустила циркуляр MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1.

***Новые пункты повестки, включенные в повестку Подкомитетов на двухлетний период 2022-23 г.г.***

* Разработка поправок к главе II-2 конвенции СОЛАС и Кодексу FSS в отношении обнаружения и контроля за обнаружением пожаров в грузовых трюмах и на грузовых палубах контейнеровозов (Подкомитет ИМО по судовым системам и оборудованию SSE);
* Разработка поправки к правилу II-1/3-4 СОЛАС для применения требований к аварийному буксирному оборудованию танкеров к другим типам судов (Подкомитета ИМО по проектированию судна SDC).