**5-я сессия Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC), 22 - 26 января 2018 года**

*Основные итоги*

С 22 по 26 января 2018 года состоялась пятая сессия Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) под председательством г-на Кевина Хантера (Великобритания).

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) окончательно согласовал проект Руководства по компьютерам остойчивости и средствам обеспечения поддержки с берега для пассажирских судов, построенных до 1 января 2014 года.

Поскольку предполагается, что проект поправок к Правилам II-1/1 и II-1/8-1 Конвенции СОЛАС по автоматизированным средствам обеспечения контроля остойчивости в случае затопления для существующих пассажирских судов вступит в силу 1 января 2020 года, пассажирские суда, построенные до 1 января 2014 года, должны обеспечить соответствие требованиям Правила II-1/8-1.3.1 Конвенции СОЛАС в срок не позднее даты проведения первого освидетельствования для возобновления класса по истечении 5 лет с даты вступления в силу.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласовал проект Резолюции касательно поправок к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года для предоставления на одобрение на 99-й сессии КБМ с последующим принятием на 100-й сессии КБМ и вступлением в силу 1 июля 2020 года.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) также согласовал проект поправок к Правилу II-1/3-8 Конвенции СОЛАС по проведению безопасных швартовных операций для предоставления на одобрение на 101-й сессии КБМ.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) окончательно согласовал проект Руководства по экранопланам и подготовил соответствующий проект Циркуляра КБМ для предоставления на рассмотрение на 99-й сессии КБМ.

Будут окончательно согласованы нижеследующие документы:

* проект нового Руководства по проектированию швартовных устройств и выбору соответствующего швартовного оборудования и устройств для проведения безопасных швартовных операций;
* проект пересмотренного Руководства по судовому буксирному и швартовному оборудованию (Циркуляр MSC.1/Circ.1175);
* проект нового Руководства по осмотру и техническому обслуживанию швартовного оборудования, в том числе швартовных канатов.

*Поправки к Правилу II-1/8-1 Конвенции СОЛАС по обеспечению электропитания на борту пассажирских судов в случае затопления отсеков вследствие касательных повреждений*

На 4-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) вновь учредил Редакционную группу по вопросам деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии (SDS) для разработки проекта поправок к Правилу II-1/8-1 Конвенции СОЛАС, включая функциональные и эксплуатационные требования в целях улучшения электропитания на борту пассажирских судов в случае затопления отсеков вследствие касательных повреждений.

Работа по данной теме была инициирована в целях повышения надежности электропитания на борту пассажирских судов в случае затопления отсеков вследствие касательных повреждений т.е. обеспечения доступности путей эвакуации и работоспособности ответственных систем после затопления отсеков. Но данная работа превратилась в обсуждение касательных повреждений, и поэтому первоначальная ее цель, возможно, была упущена.

В этой связи, делегации различных стран предложили затребовать от Комитета уточнения рамок применения данной темы и подтверждения того, следует ли решать данный вопрос применения электротехнических решений.

Было принято решение не приступать к окончательному согласованию проекта поправок к Правилу II-1/8-1.2 Конвенции СОЛАС и потребовать от КБМ уточнить точный результат, который ожидается от Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) по итогам его работы по данной теме.

*Автоматизированные средства обеспечения контроля остойчивости в случае затопления для существующих пассажирских судов*

На 98-й сессии КБМ утвердил проект поправок к Правилам II-1/1 и II-1/8-1 Конвенции СОЛАС по автоматизированным средствам обеспечения контроля остойчивости в случае затопления для существующих пассажирских судов в целях его последующего принятия на 99-й сессии КБМ при условии утверждения на 5-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) даты введения в действие проекта Правила II-1/8-1.3 Конвенции СОЛАС и окончательного согласования проекта Руководства по компьютерам остойчивости и средствам обеспечения поддержки с берега для пассажирских судов, построенных до 1 января 2014 года.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласился с тем, что пассажирские суда, построенные до 1 января 2014 года, должны обеспечить соответствие требованиям Правила II-1/8-1.3.1 Конвенции СОЛАС в срок не позднее даты проведения первого освидетельствования для возобновления класса по истечении 5 лет с даты вступления в силу.

Была учреждена группа разработки по вопросам остойчивости судна в поврежденном состоянии (SDS), которой было поручено окончательно согласовать проект Руководства и соответствующий проект Циркуляра КБМ.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласовал Руководство и соответствующий проект Циркуляра КБМ для предоставления на одобрение на 99-й сессии КБМ.

Он также отметил важность правильного понимания даты введения в действие (т.е. «даты проведения первого освидетельствования для возобновления класса по истечении 5 лет с даты вступления в силу»). В случае оснащения судна автоматизированными средствами обеспечения контроля остойчивости до момента придания данному Руководству обязательного статуса, эксплуатационные характеристики такого компьютера будут оцениваться в соответствии с указанным Руководством и должны соответствовать определенному базовому функционалу.

*Пересмотр Частей b-2...b-4 Главы II-1 Конвенции СОЛАС для обеспечения соответствия Частям B и B-1 в отношении водонепроницаемости*

При введении ИМО вероятностного подхода к оценке остойчивости судна в поврежденном состоянии в текст Конвенции СОЛАС от 2009 года, в части Главы II-1 Конвенции СОЛАС был внесен ряд поправок.

Тем не менее, многие из существующих положений в частях, которые в настоящее время являются частями B-2 и B-4 Главы II-1 Конвенции СОЛАС, не были охвачены процессом гармонизации, вследствие чего был принят пересмотренный текст Главы II-1 Конвенции СОЛАС.

Опыт применения норм Конвенции СОЛАС от 2009 года в течение последних лет демонстрирует, что в некоторых требованиях к водонепроницаемости, указанных в пересмотренной Главе II-1 Конвенции СОЛАС, не отражены изменения, вносимые вероятностным подходом к оценке остойчивости в поврежденном состоянии.

На 96-й сессии КБМ согласился внести в двухлетнюю повестку дня Комитета на 2018-2019 гг. вопрос, касающийся пересмотра Правил Главы II-1 Конвенции СОЛАС для обеспечения соответствия требований к вероятностной остойчивости в поврежденном состоянии, указанных в частях В и В-1 Главы II-1 Конвенции СОЛАС и требований к водонепроницаемости, указанных в частях B-2...B-4 Главы II-1 Конвенции СОЛАС.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) подчеркнул необходимость гармонизации перед использованием положений «действующей Международной Конвенции о грузовой марке (КГМ)» взамен требований Конвенции СОЛАС в целях исключения возможности упущения данных требований Конвенции СОЛАС в тексте КГМ.

Следует отметить тот факт, что в действующих Правилах Конвенции СОЛАС отсутствует определение термина «водонепроницаемая палуба», который, в свою очередь, использовался в предлагаемом решении для пункта 7 Правила II-1/22 Конвенции СОЛАС, и поэтому необходимо дать определение данному термину.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) также отметил, что предлагаемые решения для требований Правил II-1/13 и II-1/13-1 Конвенции СОЛАС противоречат требованию к арматуре трубопроводов, проходящих через таранную переборку, т.е. Правилу II-1/12.6.1 Конвенции СОЛАС, согласно которому не допускается использовать чугунную арматуру.

Использовать чугунную арматуру в таранной переборке не допускается, поскольку данная арматура должна размещаться внутри форпиковой цистерны, т.е. спереди таранной переборки, в соответствии с требованием Правила II-1/12.6.1 Конвенции СОЛАС, и в этом случае она будет подвержена высокому риску повреждения при столкновении.

Для выполнения работ по данной теме на 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) вновь учредил редакционную группу по вопросам деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии (SDS).

*Окончательное согласование дополнительных критериев склонности к потере остойчивости*

Обсуждения вопроса разработки критериев склонности к потере остойчивости по теме динамической остойчивости в неповрежденном состоянии продолжаются уже много лет.

Государствам-членам и международным организациям было предложено предоставить свои предложения по применению эксплуатационных ограничений и (или) эксплуатационных указаний в рамках дополнительных критериев склонности к потере остойчивости на рассмотрение на 5-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC).

Были определены пять режимов потери остойчивости:

* параметрическая бортовая качка;
* вывод из строя ГЭУ;
* движение на гребне или брочинг;
* чрезмерное ускорение;
* движение на попутном волнении (на гребне).

Целью является разработка соответствующих критериев, по которым могут проводиться проверки судов на предмет их склонности к любым из вышеуказанных режимов потери остойчивости. Прохождение проверки на простейшем уровне (уровне 1) означает отсутствие необходимости перехода к более сложным расчетам на уровне 2.

Подкомитет уже потратил на разработку таких критериев боле 10 лет. До сих пор не было представлено никаких реальных результатов, несмотря на разработку проекта текста критериев склонности к потере остойчивости и норм для пяти режимов потери остойчивости, а также проекта Руководства методик прямой оценки склонности к потере остойчивости.

В отношении критериев склонности к потере остойчивости имеются несколько нерешенных вопросов, связанных с несоответствиями между уровнями 1 и 2.

На 5-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) председатель предложил рассмотреть возможность вынесения вопроса окончательного согласования критериев склонности к потере остойчивости уровней 1 и 2, а также методики прямой оценки склонности к потере остойчивости в комплексе на рассмотрение на 6-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) при условии, что прямая оценки склонности к потере остойчивости должна выполняться с применением эффективных указаний для реальных заинтересованных сторон, в противном случае КБМ должен быть уведомлен о неспособности Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) решить данный вопрос.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласовал необходимость повторного учреждения Корреспондентской группы по вопросам остойчивости в неповрежденном состоянии (IS).

Поставленные перед группой задачи, подлежащие выполнению к 7-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) с направлением промежуточного отчета о ходе выполнения работ на рассмотрение на 6-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC), представлены ниже:

* окончательно согласовать (во всех необходимых отношениях) Временное руководство по назначению прямой оценки склонности к потере остойчивости;
* подготовить (во всех необходимых отношениях) Временное руководство по подготовке эксплуатационных ограничений и эксплуатационных указаний;
* окончательно согласовать проект критериев склонности к потере остойчивости (уровней 1 и 2) для каждого из пяти режимов потери остойчивости.

*Обязательные документы и (или) положения по нормам безопасности при перевозке промышленного персонала в составе более 12 человек на судах, совершающих международные рейсы*

Редакционной группе по вопросам перевозки промышленного персонала было поручено следующее:

* разработать матрицу, определяющую соответствующие аспекты нормативной базы ИМО в части определений и применения, с целью удостовериться в соответствии положений новой Главы XV Конвенции СОЛАС, посвященной промышленному персоналу, и положений нового Кодекса;
* разработать проект новой Главы XV Конвенции СОЛАС;
* разработать проект нового Кодекса.

На пленарном заседании было принято предложение использовать матрицу, разработанную МАКО, в которой различные обязательные и необязательные документы и их применения указаны в виде «контрольного перечня» при разработке проекта новой Главы XV Конвенции СОЛАС и проекта Кодекса по перевозке промышленного персонала.

На пленарном заседании было решено не использовать ссылки на необязательные документы в вышеуказанных документах, а дублировать соответствующие части текста таких документов. В отношении критериев обучения промышленного персонала в проекте нового Кодекса не должны использоваться ссылки на положения Конвенции ПДНВ, вместо этого соответствующие части текста данной Конвенции должны быть продублированы в Кодексе.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) учредил Рабочую группу по вопросам перевозки промышленного персонала в составе более 12 человек и поручил ей впоследствии разработать проект новой Главы XV Конвенции СОЛАС и проект нового Кодекса.

Рабочая группа согласовала необходимость учета следующих принципов при разработке вышеуказанных документов:

* положения проекта нового Кодекса применяются в отношении грузовых судов валовой вместимостью 500 брт и выше;
* изменения в определение термина «международный рейс» (Правило I/2(d) Конвенции СОЛАС) не вносятся;
* возможность применения положений проекта нового Кодекса в отношении судов валовой вместимостью менее 500 брт, перевозящих промышленный персонал в составе более 12 человек, и в отношении судов, не совершающих международные рейсы, на добровольной основе, должна быть рассмотрена либо в резолюции, согласно которой принимается Кодекс по перевозке промышленного персонал, либо в той или иной отдельной резолюции.

Председатель предложил членам делегаций направить нижеуказанные вопросы, рассмотренные в ходе заседания Рабочей группы, на рассмотрение в КБМ посредством предоставления соответствующих документов:

* требования, разработанные исходя из общей численности людей на борту без указания их конкретного характера, которые обеспечивают возможность перевозки специального персонала без необходимости внесения дальнейших поправок в Кодекс;
* ограничение общей численности других лиц; редакционной группой была разработана матрица, которую можно было бы использовать при работе для общего понимания вопроса касательно количества лиц, которые могут находиться на борту и связи положений проекта нового Кодекса с другими документами ИМО;
* предложение указать определение термина «международный рейс» для учета судов, совершающих рейсы между морскими сооружениями и портом;
* необходимость учета судов валовой вместимостью менее 500 брт;
* необходимость учета специального персонала в численности промышленного персонала.

Группа согласилась назвать новую Главу XV «Меры безопасности для судов, перевозящих промышленный персонал».

Для обеспечения возможности перевозки промышленного персонала на борту судов вне зависимости от их размера было согласовано, что положения новой Главы XV Конвенции СОЛАС не будут ограничиваться только грузовыми судами валовой вместимостью 500 брт.

В соответствии с положениями Конвенции СОЛАС, все суда вне зависимости от даты их постройки должны отвечать положениям Кодекса по перевозке промышленного персонала в случае перевозки промышленного персонала в составе 12 человек при совершении международных рейсов.

Невзирая на вышеуказанное, Редакционная группа согласилась рассмотреть возможность предоставления некоторых послаблений на последующем этапе разработки Кодекса по перевозке промышленного персонала и соответствующих поправок к Конвенции СОЛАС.

В тексте проекта нового Кодекса должна быть указана цель и функциональные требования для каждой главы.

Помимо Свидетельства о безопасности грузового судна, выдается отдельное Свидетельство о соответствии проекту нового Кодекса.

Конструктивные элементы, механизмы и электрическая установка, конструкция систем противопожарной безопасности и принимаемые меры, а также спасательные устройства могут отличаться от установленных требований Кодекса по перевозке промышленного персонала при условии, что альтернативные конструкция и устройства отвечают установленным цели и функциональным требованиями и обеспечивают равнозначный уровень безопасности.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) вновь учредил Редакционную группу по вопросам перевозки промышленного персонала для последующей разработки проекта новой Главы XV Конвенции СОЛАС и проекта нового Кодекса.

*Поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года*

На 4-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) поручил Секретариату ИМО и МАКО провести анализ существующего текста Международного кодекса по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года для направления предложений о внесении редакторских правок в целях улучшения формата представления таблиц и форм, на рассмотрение на 5-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) с последующей подготовкой проекта консолидированного текста Международного кодекса по расширенной программе проверок для представления на рассмотрение на 6-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC).

В этой связи, перед подготовкой проекта консолидированного текста Международного кодекса по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года Секретариат затребовал от Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) на своей 5-й сессии подтвердить необходимость включения всех основных положений (а не ссылок на них) в основную часть нового консолидированного текста данного Кодекса.

На пленарном заседании был также согласована следующий перспективный план действий:

* подготовка Секретариатом и МАКО проекта Резолюции КБМ касательно поправок к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года для предоставления на одобрение на 99-й сессии КБМ с последующим принятием на 100-й сессии КБМ и вступлением в силу 1 июля 2020 года;
* одновременно с этим, разработка консолидированного варианта Международного кодекса по расширенной программе проверок во время освидетельствований на основании проекта поправок, предоставляемых на одобрение на 99-й сессии КБМ с целью подготовки проекта Резолюции Ассамблеи, принимающую консолидированный вариант Международного кодекса по расширенной программе проверок во время освидетельствований и аннулирующую Резолюции A.744(18) и A.1049(27), для последующего рассмотрения и окончательного согласования на 6-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC).

По окончании обсуждений на пленарном заседании была учреждена Рабочая группа по вопросам внесения поправок в Международный кодекс по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года в целях рассмотрения новых существенных поправок в данный Кодекс, предложенных МАКО для учета последних обновлений УТ МАКО Z10 и подготовки проекта резолюции КБМ касательно принятия поправок в Международный кодекс по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года.

Согласно предложению МАКО на 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласился использовать термин «фирма» вместо «компании», в частности, для различения компаний, занимающихся замерами толщин, и компаний-судовладельцев, определенных в Международном кодексе по управлению безопасностью (МКУБ).

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) сослался на тот факт, что в соответствии с положениями Правил II-1/3-2 и II-1/3-11 требуется предоставление технического формуляра покрытий, а в соответствии с обязательными Резолюциями MSC.215(82) и MSC.288(87) – требуется ведение данного формуляра на протяжении срока службы судна.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласился заменить термин «классификационное общество» на «признанную организацию» в соответствии с текстом Приложения В частей А и В и стандартной терминологией ИМО.

Проект резолюции КБМ касательно поправок в Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований от 2011 года должен быть предоставлен на рассмотрение на 99-й сессии КБМ для одобрения и последующего принятия.

*Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО по обеспечению безопасности, охраны и защиты окружающей морской среды*

Уточнение к вопросу о требовании по безопасному возврату в порт судна, оснащенного системами контроля уровня жидкости. МАКО полагает, что имеют место две различные трактовки по вопросу касательно необходимости обеспечения соответствия системами контроля уровня жидкости цистерн, не оснащенных системами обнаружения затопления, требованию по безопасному возврату в порт, указанному в Правиле II-2/21.4.13 Конвенции СОЛАС.

Первая трактовка заключается в том, что система контроля уровня жидкости не обязательно должна отвечать требованиям по безопасному возврату в порт, указанным в Конвенции СОЛАС, в силу того, что основной целью системы обнаружения затопления является обнаружение любой жидкости в отсеках, которые штатно должны быть сухими, но при этом она не является вспомогательной системой непрерывного контроля/индикации уровня жидкости в цистернах.

Вторая трактовка заключается в том, что согласно Правилу II-2/21.4.13 Конвенции СОЛАС системы обнаружения затопления должны оставаться работоспособными, если повреждение от пожара не превышает порога аварии, указанного в Правиле II-2/21.3 Конвенции СОЛАС.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласился с необходимостью обеспечения соответствия системами контроля уровня жидкости требованию по безопасному возврату в порт и предложил МАКО разработать унифицированную интерпретацию, исключающую возможность ретроактивного применения согласованной трактовки.

Средства выхода наружу из постов управления, жилых и служебных помещений в случае затопления. Двери на путях выхода наружу из постов управления, жилых и служебных помещений, как правило, должны открываться по направлению выхода, за исключением дверей в вертикальных шахтах выхода, которые могут открываться наружу, чтобы допустить использование шахты для доступа вовнутрь.

Соответствующее положение Правила II-2/13 Конвенции СОЛАС гласит:

«3.1.5 Двери на путях выхода наружу, как правило, открываются по направлению выхода, за исключением (...) вертикальных аварийных шахтах выхода наружу, двери которых могут открываться наружу, чтобы допустить использование шахты как для выхода, так и для доступа вовнутрь».

Международная ассоциация круизных линий (CLIA) представила на рассмотрение на 5-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) проект унифицированной интерпретации Правила II-2/13.3.1.5.2 Конвенции СОЛАС, предусматривающий возможность открытия наружу дверей в аварийных шахтах выхода наружу, чтобы допустить использование шахты как для выхода, так и для доступа вовнутрь при условии, что такие двери не располагаются ниже палубы переборок.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) отметил, что положения Правила II-2/13.3 Конвенции СОЛАС применяются к постам управления, жилым и служебным помещениям, а не к машинным отделениям. Поэтому Подкомитет посчитал нужным рассматривать данное предложение в качестве поправки к Правилу II-2/13.3.1.5.2 Конвенции СОЛАС.

*Пересмотренное Правило II-1/3-8 Конвенции СОЛАС и соответствующие руководства (Циркуляр MSC.1/Circ.1175) и новые руководства по проведению безопасных швартовных операций для всех судов*

Редакционной группе по безопасным швартовным операциям, учрежденной на 4-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC), было поручено следующее:

* далее рассмотреть проект пересмотренного Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС по проектированию устройств и выбору оборудования для безопасной швартовки;
* далее рассмотреть проект нового Руководства по проведению безопасных швартовных операций на всех судах, подкрепляющего проект пересмотренного Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС по проектированию устройств и выбору оборудования для безопасной швартовки;
* пересмотреть текст Циркуляра MSC.1/Circ.1175 и проекта нового Руководства в свете последних обновлений Унифицированного требования (УТ) МАКО А2 и Рекомендации МАКО №10;
* разработать отдельные руководства по безопасным швартовным операциям, учитывающие необходимость разработки любых дополнительных руководств по выбору, определению, проверке, техническому обслуживанию и использованию швартовных канатов.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласовал проект поправок к Правилу II-1/3-8 Конвенции СОЛАС для предоставления на одобрение на 101-й сессии КБМ. Проект поправок будет направлен на рассмотрение в КБМ после окончательного согласования различных руководств.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласился внести ссылку на швартовные канаты в проект пересмотренного Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС. Рассматривался вопрос о необходимости признания швартовных канатов неотъемлемой частью судовой швартовной системы в проекте Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС, для обеспечения учета в конструкции швартовных устройств и оборудования характеристик прочности, материала и диаметра швартовных канатов, которые предполагается использовать при штатной эксплуатации судна.

Фраза «в том числе швартовных канатов» должна быть непосредственно включена в проект пересмотренного Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС и должна применяться только в отношении новых судов.

Учитывая тот факт, что в соответствующих проектах новых руководств делается упор на проектировании швартовных устройств и выборе соответствующего швартовного оборудования, обеспечивающего защиту соответствующего персонала, было принято решение ввести термин «применение человеко-ориентированного подхода к проектированию».

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласился с тем, что судам валовой вместимостью менее 3000 брт следует, но не обязательно, соответствовать требованиям, предъявляемым к судам валовой вместимостью 3000 брт и более, насколько это практически возможно, либо применимым национальным стандартам Администрации, обеспечивающим равнозначный уровень безопасности.

Подкомитет согласился внести новый пункт 9 в проект пересмотренного Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС в отношении осмотра и технического обслуживания швартовного оборудования для всех судов, включая существующие судна вне зависимости от даты постройки. Такой осмотр и техническое обслуживание не относится к ежегодному освидетельствованию, требуемому Главой I Конвенции СОЛАС, которое должно быть четко отражено в положениях руководства.

Область применения проекта нового руководства ограничивается проектированием швартовных устройств и выбором швартовного оборудования. В этой связи, название руководства изменяется на следующее: *Руководство по проектированию швартовных устройств и выбору соответствующего швартовного оборудования и устройств для проведения безопасных швартовных операций*.

Исключительные швартовные и буксировочные операции не должны быть отражены в тексте проекта Руководства.

Для обеспечения соответствия положений проекта Руководства положениям проекта пересмотренного Правила II-1/3-8 Конвенции СОЛАС был введен термин «человеко-ориентированный подход к проектированию» и дано его определение.

«Под человеко-ориентированным подходом к проектированию понимается подход к разработке интерактивных систем, обеспечивающий применимость и пригодность систем путем акцентирования внимания на пользователях, их потребностях и требованиях, а также путем применения факторов присутствия человека (эргономики), удобства и простоты использования, знаний и технологий».

Также было добавлено новое определение швартовных канатов. «*Под швартовными канатами понимаются собственно канаты, тросы и их сочетания, используемые при швартовных операциях, которые также могут включать в себя швартовные концы».*

Проект пересмотренного Руководства по судовому буксирному и швартовному оборудованию (Циркуляр MSC.1/Circ.1175). Было согласовано, в частности, следующее:

* нанесение соответствующей маркировки на устройства, применяемые как для швартовных, так и буксирных операций, с указанием безопасной рабочей нагрузки (SWL) и безопасной буксировочной нагрузки (TOW);
* в данное пересмотренное Руководство должно быть внесено требование по схемам расположения буксирных и швартовных устройств, а состав схем этих устройств должен уточняться в соответствии с последней редакцией УТ МАКО.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) согласовал новое название Руководства: «Руководство по осмотру и техническому обслуживанию швартовного оборудования, в том числе швартовных канатов».

В целях уточнения того, что такой осмотр не является ежегодным освидетельствованием, требуемым Главой I Конвенции СОЛАС, было согласовано использовать термин «осмотр в эксплуатации».

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) вновь учредил Редакционную группу и поручил ей следующее:

- далее разрабатывать проект нового Руководства по проектированию швартовных устройств и выбору соответствующего швартовного оборудования и устройств для проведения безопасных швартовных операций;

- далее разрабатывать проект пересмотренного Руководства по судовому буксирному и швартовному оборудованию (Циркуляр MSC.1/Circ.1175);

- далее разрабатывать проект нового Руководства по осмотру и техническому обслуживанию швартовного оборудования, в том числе швартовных канатов.

*Руководство по экранопланам*

На 96-й сессии КБМ принял решение оставить вопрос касательно разработки Руководства по экранопланам в повестке дня по истечении двухгодичного периода, в целях его внесения в предварительную повестку дня для 5-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) для окончательного согласования в течение двухлетнего периода 2018-2019 гг.

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) рассмотрел результаты пересмотра Временного руководства по экранопланам (Циркуляр MSC/Circ.1054 и Корр.1), выполняемого в период между сессиями.

* Проект Руководства должен применяться в отношении экранопланов, перевозящих более 12 пассажиров и (или) имеющих водоизмещение в полном грузу более 10 тонн.
* Нормы безопасности для малых экранопланов не должны вносится в текст проекта Руководства, по крайней мере на данном этапе.
* Ссылки на стандарты, разработанные Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), т.е. Спецификации по сертификации (CS) 23, не должны указываться в тексте проекта Руководства.
* В проекте Руководства должно быть, в частности, уточнено, что экраноплан при нахождении не на воде, должен принимать на себя полную ответственность за исключение столкновения.

Группа разработки окончательно согласовала проект Руководства и подготовила соответствующий проект Циркуляра КБМ для предоставления на одобрение на 99-й сессии КБМ.

*Двухлетний отчет о состоянии*

На 98-й сессии КБМ принял решение вынести следующие новые вопросы на рассмотрение в рамках двухгодичной повестки дня на 2018-2019 гг.:

* меры безопасности в отношении судов, не подпадающим под действие Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах (т.е. применение Обязательного Кодекса в отношении судов, не подпадающих под действие Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах;
* разработка Руководства по подаче электропитания на судно с берега, а также поправок к Главам II-1 и II-2 Конвенции СОЛАС при необходимости.

*Любые другие вопросы*

На 5-й сессии Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC) рассмотрел вопрос касательно требований к обеспечению огнестойкости румпельного отделения на судах, перевозящих не более 36 пассажиров и грузовых судах, а также предложение от делегации Китая касательно внесения изменений в Правило II-2/3.30 путем добавления «рулевые устройства» в перечень машинных отделений.

Учитывая, что в Циркуляре MSC/Circ.1120 «Унифицированные интерпретации Главы II-2 Конвенции СОЛАС, Кодекса по системам пожарной безопасности, Кодекса процедур огневых испытаний и сопутствующих процедур огневых испытаний», румпельные отделения относятся к помещениям категории (7), на 5‑й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) было предложено передать данный вопрос на рассмотрение в Подкомитет по судовым системам и оборудованию (SSE).

Вопрос касательно обеспечения единообразия положений по проведению освидетельствований на плаву для пассажирских и грузовых судов, связанный с расхождениями положений Руководства по освидетельствованиям в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств от 2015 года (Резолюция A.1104(29) и Руководства по оценке технических положений по проведению освидетельствования на плаву вместо осмотра подводной части в сухом доке для возможности выполнения одного осмотра в сухом доке в течение любого 5-летнего периода для пассажирских судов, отличных от пассажирских судов ро-ро (Циркуляр MSC.1/Circ.1348) также был направлен на рассмотрение в Подкомитет по судовым системам и оборудованию (SSE).