**99-ая сессия КБМ (MSC 99) - 16**–**25 МАЯ 2018 г.**

***Поправки к правилам II-1/1 и II-1/8-1 СОЛАС***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) признал, что поправки к правилам II-1/1 и II-1/8-1 СОЛАС, принятые по Резолюции MSC.421(98), должны быть заменены проектом поправок к правилам II-1/1 и II-1/8-1, принятым на текущем заседании. Следовательно, на 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял Резолюцию MSC.436(99) – Поправки к МК СОЛАС-74.

Поправки вступают в силу 1 января 2020 г.

***Поправки к главе IV и приложению СОЛАС***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправок к главе IV и приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года, заменив все ссылки на «Инмарсат» ссылками на «признанные услуги подвижной спутниковой связи».

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился, что для ясности слова «судовая земная станция, предоставляющая признанные услуги подвижной спутниковой связи» должны быть заменены словами «признанные услуги подвижной спутниковой связи судовой земной станции» в тексте проекта поправок к главе IV и приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года, а также в тексте проекта последующих поправок к Кодексам ВС (HSC) 1994 и 2000 года и ССН (SPS) 2008 года.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял соответствующие поправки по Главе IV СОЛАС в MSC.436(99).

***Поправки к Кодексу ПИО (FTP) 2010 года***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправок к приложению 3 Кодекса ПИО (FTP) 2010 года относительно огнезащитных материалов и соответствующих методов приемо-сдаточных испытаний пассажирских судов и высокоскоростных судов.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.437(99) – Поправки к Международному кодексу по применению процедур испытания на огнестойкость, 2010 (Кодекс ПИО (FTP) 2010 года).

Поправки вступают в силу 1 января 2020 г.

***Поправки к Кодексу ВС (HSC) 1994 и 2000 года***

После утверждения проекта поправок к главе IV и приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года, на 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект последующих поправок к Кодексу ВС (HSC) 1994 и 2000 года.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял Резолюции:

- MSC.438(99) – Поправки к Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов, 1994 (Кодекс ВС (HSC) 1994 года);

- MSC.439(99) – Поправки к Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов, 2000 (Кодекс ВС (HSC) 2000 года).

Поправки вступают в силу 1 января 2020 г.

***Поправка к Кодексу МКХ (IBC)***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправки к образцу формы Сертификата качества по Кодексу МКХ (IBC).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.440(99) – Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ (IBC)).

Поправки вступают в силу 1 января 2020 г.

***Поправка к Кодексу МКГ (IGC)***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправки к образцу формы Сертификата качества по Кодексу МКГ (IGC).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.441(99) – Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ (IGC)).

Поправки вступают в силу 1 января 2020 г.

***Поправки к Кодексу МКМПОГ (IMDG)***

Проект поправок к Кодексу МКМПОГ (IMDG) был согласован с CCC 4 (Подкомитет по перевозке грузов и контейнеров). Это руководство полностью заменяет Кодекс.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.442(99) – Поправки к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

Поправки вступают в силу 1 января 2020 г, принимая во внимание тот факт, что Договаривающиеся правительства Конвенции могут осуществлять вышеупомянутые поправки, полностью или частично, на добровольной основе с 1 января 2019 г.

***Поправка к Кодексу ОНС (IS) 2008 года, обязательная по Конвенции СОЛАС 1974 года и по Протоколу о грузовой марке 1988 года***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправки к названию главы 2 части A Кодекса ОНС (IS) 2008 года, признавая, что сноска к названию главы 2 части A к Кодексу ОНС (IS) 2008 года, принятая по Резолюциям MSC.413(97) (СОЛАС) и MSC.414(97) (Грузовые марки), должна быть исключена.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял:

- MSC.443(99) – Поправки к части A Международного кодекса по остойчивости неповрежденного судна, 2008 (Кодекс ОНС (IS) 2008 года) (по МК СОЛАС 1974 года);

- MSC.444(99) – Поправки к части A Международного кодекса по остойчивости неповрежденного судна, 2008 (Кодекс ОНС (IS) 2008 года) (по Протоколу о грузовой марке 1988 года).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился, что данные поправки, принятые соответственно по MSC.413(97) и MSC.414(97), должны интерпретироваться вместе как единый документ.

***Поправка к Кодексу ССН (SPS) 2008 года***

После утверждения проекта поправок к главе IV и приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года, на 98-ой сессии КБМ (MSC 98) принципиально рассмотрел и утвердил проект последующих поправок к Отчетному документу по оборудованию по Кодексу ССН (SPS) 2008 года.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.445(99) – Поправки к Кодексу по безопасности судов специального назначения, 2008 (Кодекс ССН (SPS) 2008 года).

Эта поправка вступает в силу 1 января 2020 г. вместе со вступлением в силу поправок к главе IV и приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года.

***Поправка к Кодексу КХ (BCH)***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправки к образцу формы Сертификата качества по Кодексу BCH.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.446(99) – Поправки к Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс КХ (BCH)).

Эта поправка вступает в силу 1 января 2020 г. вместе со вступлением в силу поправок к образцам форм Сертификатов качества по Кодексам МКХ (IBC) и МКГ (IGC).

***Поправка к Кодексу СГ (EGC)***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправки к образцу формы Сертификата качества по Кодексу EGC.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.447(99) – Поправки к Кодексу постройки и оборудования существующих судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс СГ (EGC)).

Эта поправка к образцу формы Сертификата качества по Кодексу СГ (EGC) вступает в силу 1 января 2020 г. вместе со вступлением в силу поправок к образцам форм Сертификатов качества по Кодексам МКХ (IBC) и МКГ (IGC).

***Поправка к Кодексу КГ (GC)***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) утвердил проект поправки к образцу формы Сертификата качества по Кодексу GC.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял MSC.447(99) – Поправки к Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс КГ (GC)).

Эта поправка к образцу формы Сертификата качества по Кодексу КГ (GC) вступает в силу 1 января 2020 г. вместе со вступлением в силу поправок к образцам форм Сертификатов качества по Кодексам МКХ (IBC) и МКГ (IGC).

***Поправка к Кодексу ССН (SPS) (Резолюция A.534(13))***

После утверждения проекта поправок к главе IV и приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года, на 98-ой сессии КБМ (MSC 98) запросил Секретариат подготовить проект последующих поправок к Кодексу безопасности судов специального назначения (Резолюция A.534 (13)).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) запросил Секретариат подготовить проект Резолюции Комитета по безопасности на море по поправкам к Кодексу ССН (SPS) (Резолюция A.534 (13)), включая поправки, принятые по Резолюции MSC.183 (79) и утвержденные циркулярами MSC/Circ.478 и MSC/Circ.739, для рассмотрения на 100-ой сессии Комитета по безопасности на море (MSC 100).

Сводная редакция Порядка действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы

Принимая во внимание то, что Порядок действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы (MSC/Circ.1025), редактировался несколько раз, на 96-ой сессии КБМ (MSC 96) проинструктировал Подкомитет по перевозке грузов и контейнеров подготовить новый проект пересмотренного циркуляра КБМ, содержащий сводную редакцию Порядка действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы.

Сводная редакция Порядка действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы, согласована с Подкомитетом по перевозке грузов и контейнеров (CCC 4) в целях одобрения на 99-ой сессии КБМ (MSC 99) вместе с принятием проекта поправок к Кодексу МКМПОГ (IMDG).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил Пересмотренный Порядок действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы MSC.1/Circ.1588.

***Руководство по эксплуатационной информации для капитанов в случае затопления пассажирских судов, построенных до 1 января 2014 г.***

Подкомитет по проектированию и конструкции судна SDC 5 подтвердил дату подачи заявки в отношении проекта правила II-1/8-1.3 СОЛАС и завершил проект руководства по ЭВМ для расчета остойчивости и береговой поддержке пассажирских судов, построенных до 1 января 2014.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил Руководство по эксплуатационной информации для капитанов в случае затопления пассажирских судов, построенных до 1 января 2014 г., MSC.1/Circ.1589.

Пассажирские суда, построенные до 1 января 2014 г., должны соответствовать правилу II-1/8-1.3.1 СОЛАС не позднее первого освидетельствования для возобновления класса судна спустя пять лет после даты вступления в силу поправок к правилу II-1/8-1 СОЛАС, т.е. не позднее первого освидетельствования для возобновления класса судна после 1 января 2025 г.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) отметил, что Поправки к Руководству по эксплуатационной информации для капитанов пассажирских судов в отношении безопасного возвращения в порт механически или на буксире (MSC.1/Circ.1400) не требуются.

***Пересмотренное Руководство по эксплуатационной информации для капитанов пассажирских судов в отношении безопасного возвращения в порт***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил MSC.1/Circ.1532/Rev.1 - Пересмотренное Руководство по эксплуатационной информации для капитанов пассажирских судов в отношении безопасного возвращения в порт (MSC.1/Circ.1532) и согласился хранить его без применения до даты вступления в силу поправок к правилу II-1/8-1.3 СОЛАС, принятых на текущем заседании, т.е. 1 января 2020 г.

***Морские автономные надводные суда (МАНС)***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 98) согласился включить в повестку дня на двухгодичный период 2018-2019 годов и предварительную повестку дня 99-ой сессии КБМ (MSC 99) результат об «Исследованиях по определению регулятивной сферы для использования морских автономных надводных судов (МАНС)» с намеченным сроком выполнения в 2020 году.

КБМ выделил следующие ключевые пункты для рассмотрения: человеческий фактор; план работы; юридические аспекты, включая юридическую ответственность; определение автономного судна; разные уровни автоматизации; вопрос включения подводных судов.

КБМ решил, что исследования по определению регулятивной сферы должны учитывать разные уровни автоматизации и распространяться на полуавтономные суда, а также суда без экипажа.

Многие делегаты объявили, что до реализации «безлюдной технологии» в течение длительного времени будут широко использоваться суда с береговым дистанционным управлением или с частичными автономными функциями.

Надежность, безопасность и экономическая прибыль при фактическом коммерческом использовании определяют будущую роль дистанционного мониторинга и управления, а также потенциал перехода к использованию судов без экипажа.

На более позднем этапе могут быть использованы суда, работающие в двойном режиме на базе полуавтономных систем при стандартных обстоятельствах с более высокой степенью бортового человеческого участия при нестандартных обстоятельствах, таких как интенсивное движение, воды интенсивного судоходства, штормовая погода, отказ оборудования или непредвиденные обстоятельства.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился со структурой исследований по определению регулятивной сферы, включая цель, предварительное определение МАНС и степени автономности, список обязательных инструментов для рассмотрения, применимость в плане типа и размера судов, методология исследований и план работы.

Следует разграничивать действительно автономные суда, которыми управляет искусственный интеллект и/или запрограммированные системы, абсолютно независимые от ручного управления, и полуавтономные суда, использующие автоматизированные системы, обеспечивающие функциональность средств поддержки принятия решений и/или исполнения бортовых функций при контроле и управлении оператором.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился на общее определение МАНС исключительно в целях исследований по определению регулятивной сферы при четвертой степени автономности. В целях исследований по определению регулятивной сферы Морские автономные надводные суда (МАНС) определяются как *суда, которые, в различной степени, могут работать независимо от работы оператора*.

Чтобы упростить процесс исследований по определению регулятивной сферы, выделяются следующие степени автономности:

1. *Суда с автоматизированными системами и средствами поддержки принятия решений: плавсостав на борту управляет бортовыми системами и функциями. Некоторые операции могут быть автоматизированы;*
2. *Дистанционно управляемые суда с плавсоставом на борту: судна управляются дистанционно, но плавсостав находится на борту;*
3. *Дистанционно управляемые суда без плавсостава на борту: судна управляются дистанционно. Плавсостав на борту отсутствует;*
4. *Полностью автономные суда: система управления судов способна самостоятельно принимать решения и предпринимать действия.*

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) составил предварительный список инструментов, связанных с безопасностью на море. Следует также учитывать вспомогательные обязательные инструменты, предусмотренные для каждого основного инструмента. Также, при необходимости, можно учитывать необязательные части кодов, содержащих обязательные и необязательные части.

Исследования по определению регулятивной сферы будут организованы в два этапа:

1. *Идентификация соответствующих положений в инструментах ИМО с точки зрения применимости для МАНС;*
2. *Анализ в целях определения подходящего способа проведения операций МАНС, принимая во внимание, среди прочего, человеческий фактор, технологический и эксплуатационный факторы.*

В целях обеспечения и упрощения координации работы различных комитетов и подразделений Секретариата была организована межподразделенческая целевая группа МАНС под общим руководством Подразделения морской безопасности.

Разработка предварительного руководства по испытаниям МАНС в специальных областях, учитывая, среди прочего, надзор и безопасность, требуется для приобретения опыта и согласования дальнейшего развития.

Необходимость предварительного руководства по эксплуатации МАНС следует рассматривать после проведения исследований по определению регулятивной сферы. На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представить предложения по разработке предварительного руководства на 100-ю сессию КБМ (MSC 100).

***Целевые стандарты конструкции новых судов***

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) пришел к заключению, что выявленные несоответствия были должным образом исправлены и что весь процесс первоначальной проверки был успешно завершен в соответствии с Руководством по проверке конструкции навалочных и нефтеналивных судов по ЦС (Руководство по проверке по ЦС) (MSC.296 (87)).

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) Рабочая группа по ЦС предложила трехлетний период технического обеспечения проверки проекта поправок к части A. Комитет отметил предложение Рабочей группы по ЦС, при этом государства-члены и международные организации могут предоставить предложения по поводу других подходов технического обеспечения проверки до принятия проекта Пересмотренного руководства, ориентировочно намеченного на 100-ю сессию КБМ (MSC 100).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) подтвердил трехлетний период технического обеспечения аудитов с уточнением того, как обеспечить гибкость, применив качественный подход на основании последствий пересмотра правил, которые заменяют текущие 10-процентные количественные критерии проверяемого пересмотра правил.

Комитет одобрил таблицу с тремя категориями пересмотра правил:

* *категория 1 (поправки и последующие изменения - аудит не требуется);*
* *категория 2 (незначительные изменения - аудит может потребоваться);*
* *категория 3 (существенные изменения - требуется аудит).*

Пересмотр правил категории 3 на базе изменения основной методики можно рассматривать, включая пересмотр любых правил, затрагивающих фактические и совокупные размеры связей и, в действительности, включая все функциональные требования, например, изменение процесса освидетельствования, доступа к структурам, грузам и др.

В действительности аудиты должны проводиться каждые три года, при этом предлагаемое условие ежегодного пересмотра правил должно быть сохранено, чтобы КБМ и администрация были осведомлены о ежегодных пересмотрах правил заявителей, которые успешно прошли первоначальную проверку.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принципиально утвердил проект Резолюции КБМ по Пересмотренному руководству по проверке соответствия конструкции навалочных и нефтеналивных судов по ЦС с расчетом на последующее принятие на 100-ой сессии КБМ (MSC 100). Проект вступает в силу через один год после принятия.

Комитет согласился, что внеплановые проверки требуются, если:

1. *Администрация требует проведения внеплановой проверки, потому что такой пересмотр правил может привести к несоответствию;*
2. *Заявитель запросил провести проверку на предмет пересмотра правил.*

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) окончательно утвердил Пересмотренное расписание и график мероприятий по осуществлению системы проверки соответствия по ЦС:

1. *Первое плановое трехлетнее техническое обеспечение аудита в соответствии с Пересмотренным руководством по ЦС намечено на апрель 2022 года, если администрация или заявитель не потребуют проведения внеплановой проверки;*
2. *Каждый год, к 31 марта, Секретариат должен получать пересмотр правил от RO и администрации, которые успешно прошли первоначальную проверку;*
3. *Последний аудит в соответствии с текущим руководством по ЦС (Резолюция MSC.296(87)) намечен с апреля по ноябрь 2019 года.*

***Меры безопасности для эксплуатирующихся в полярных водах судов, не подпадающих под действие Конвенции СОЛАС***

Аварии на не подпадающих под действие КонвенцииСОЛАС судах, эксплуатирующихся в полярных водах, в особенности в Антарктике, представляют значительный риск для человеческой жизни на море и угрозу для морской среды; при этом потребуется принять срочные меры, не дожидаясь внедрения Полярного кодекса.

На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) рассмотрел различные предложения по обязательным требованиям в отношении не подпадающих поддействие КонвенцииСОЛАС судов, эксплуатирующихся в полярных водах, даже если в настоящее время на международном уровне отсутствуют согласованные правовые основания стандартов безопасности не подпадающих поддействие КонвенцииСОЛАС судов. На 98-ой сессии КБМ (MSC 98) решил этот вопрос с расчетом принятия стратегического решения относительно области применения второго этапа работы по Полярному кодексу, его обязательного или рекомендательного статуса и прорабатываемых типов судов.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился, что:

1. *Любые меры по обеспечению безопасности не подпадающих под**действие Конвенции**СОЛАС судов принципиально относятся как к арктическим водам, так и к Антарктике;*
2. *При рассмотрении специальных мер по обеспечению безопасности для каждого типа судна, необходимо учитывать область применения в зависимости от конкретного случая, поскольку возможны изъятия и исключения;*
3. *Любые рекомендательные меры не должны ограничиваться судами, эксплуатирующимися в полярных водах только в заграничных рейсах.*

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) проинструктировал Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 6) развивать рекомендательные меры по обеспечению безопасности для следующих типов судов, эксплуатирующихся в полярных водах:

1. *Рыболовные суда длиной 24 м и больше с расчетом на согласование с Кейптаунским соглашением 2012 года;*
2. *Прогулочные яхты валовой вместимостью свыше 300, не занимающихся торговлей.*

***Перевозка грузов и контейнеров***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) предложил ИСО разработать:

1. *Стандарт на использование метилового/этилового спирта в качестве судового топлива;*
2. *Стандарт на использование метилового/этилового спиртового топлива в сочетании.*

***Поправки к частям A и A-1 Кодекса IGF***

Комитет рассмотрел проект поправок к частям A и A-1 Кодекса IGF, подготовленный Подкомитетом по перевозке грузов и контейнеров (CCC 4), касательно защиты от утечки жидкого топлива из топливных труб вне машинных помещений.

В параграфе 9.5 проекта поправок к Кодексу IGF приводится требование по защите топливных труб с жидким топливом. Согласно этому требованию, трубы с жидким топливом должны быть защищены дополнительным кожухом, который в состоянии сдерживать утечки. Далее заявлено, что кожух должен выдерживать максимальное давление, которое может повышаться в кожухе в случае утечки.

Имеется несколько альтернативных решений, отвечающих функциональным требованиям Положения 9.2 Кодекса IGF. Например, полностью соответствует требованиям должным образом изолированная труба с жидким топливом, установленная на открытой палубе с правильно сконструированным поддоном.

Некоторые делегации посчитали, что поддон не является эквивалентным решением дополнительного кожуха для труб с жидким топливом на открытой палубе, поскольку в поддоне не может безопасно находиться из протекающей трубы с жидким топливом под давлением и отсутствует герметичность.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился хранить без применения утвержденный проект поправок к частям A и A-1 Кодекса IGF и проинструктировал Подкомитет по перевозке грузов и контейнеров (CCC 5) пересмотреть проект поправок к Положению 9.5.6 и отчет о результатах 100-ой сессии КБМ (MSC 100) как вопрос, требующий безотлагательного решения.

***Перевозка бокситов, которые могут превратиться в жидкость***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) одобрил решение Подкомитета по перевозке грузов и контейнеров (CCC 4) о выпуске CCC.1/Circ.2/Rev.1 по перевозке бокситов, которые могут превратиться в жидкость.

***Перевозка удобрений на основе нитрата аммония (неопасных)***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) одобрил решение Подкомитета о выпуске CCC.1/Circ.4 по перевозке удобрений на основе нитрата аммония (неопасных).

***Единая интерпретация Кодексов МКГ (IGC) и IGF***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил:

* MSC.1/Circ.1590 - Единую интерпретацию пункта 13.3.5 Кодекса МКГ (IGC) (с учетом исправлений, внесенных Резолюцией MSC.370(93));
* MSC.1/Circ.1591 - Единую интерпретацию Кодекса IGF.

***Изменение ЭКНИС***

На 3-ей сессии Подкомитет по мореплаванию, связи, поиску и спасанию (NCSR 3) согласился с предложением Международной гидрографической организации (МГО) продлить период хранения предыдущих изданий МГО S-52 и S-64, действующих с 13 сентября 2016 г. по 31 августа 2017 г., чтобы судовладельцы и операторы могли обновить существующие системы в соответствии с руководством по обслуживанию программного обеспечения ЭКНИС, приведенным в MSC.1/Circ.1503.

МГО подтвердила, что на текущий момент в соответствии со Стандартами МГО еще не модернизировано очень много судов, использующих ЭКНИС, и что, несмотря на несоответствие последним стандартам ЭКНИС, продолжится использование ЭКНИС на базе Presentation Library Edition 3.4 с сохранением надежности.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) поддержал выпуск III.2/Circ.2 касаемо Действий портовых государств в отношении требуемых обновлений ЭКНИС.

***Поправки к правилу II-1/8-1 СОЛАС о сохранении источника электропитания на пассажирских судах в случаях затопления, вызванных вспарывающим повреждением борта***

На 93-ей сессии КБМ (MSC 93) проинструктировал Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 2) включить «двойную обшивку в районе отделения главных механизмов» в планируемый результат 5.2.1.13 по поправкам к главе II-1 СОЛАС и к Положениям по остойчивости поврежденного судна.

На 96-ей сессии КБМ (MSC 96) поддержал Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 3) в том, что двойная обшивка не единственное решение и следует рассмотреть другие альтернативы.

Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 5) отметил, что работа над этим результатом была начата в целях обеспечения доступности источника электропитания на пассажирских судах в случае чрезвычайной ситуации, т.е. гарантии доступности маршрутов эвакуации и систем жизнеобеспечения в случае затопления; позднее это вылилось в масштабные обсуждение по поводу вспарывающих повреждений борта и первоначальная цель работы, возможно, ушла на второй план. При указанных обстоятельствах Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 5) предложил, чтобы Комитет представил разъяснение по поводу объема работы в рамках данного результата и подтвердил необходимость решения данной проблемы с применением электротехнических решений (например, распределение аварийных источников питания), а не судовых архитектурных решений.

Вопрос состоит в том, посредством чего следует решать данную проблему: с применением электротехнических решений или с применением судовых архитектурных решений (т.е. двойная обшивка или другие конструктивные требования, которые затронут не только существующую концепцию безопасного возврата в порт, но также и вероятностные требования главы II-1 СОЛАС).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) поддержал мнение, что указанные системы должны определяться как «системы, которые всегда должны оставаться работоспособными», и предложил государствам-членам и международным организациям проверить системы, которые согласно правилу II-1/42 СОЛАС должны быть обеспечены аварийным источником питания, и методы распределения энергии таких систем, а также проверить наличие каких-либо дополнительных систем, которые должны оставаться работоспособными в случае вспарывающих повреждений борта.

***Наличие на борту судов заграничных рейсов свыше 12 работников производственного персонала***

На 96-ой сессии КБМ (MSC 96) подтвердил план проекта новой главы XV СОЛАС и проект нового кодексао наличии на борту судов заграничных рейсов свыше 12 работников производственного персонала.

На 97-ой сессии КБМ (MSC 97) принял Временные Рекомендации по безопасной перевозке свыше 12 работников производственного персонала на борту судов заграничных рейсов (MSC.418(97)) и подтвердил мнение, что предложенные определения производственного персонала и производственной деятельности в море должны быть основанием для разработки обязательного инструмента.

Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 5) предложил государствам-членам и международным организациям, выступающим против выше обозначенных основных принципов, высказывать свои предложения по данному вопросу на 99-ой сессии КБМ (MSC 99).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился, что:

1. *Общее максимальное количество пассажиров, работников производственного персонала и специального персонала на борту без необходимости соответствия новому кодексу должно составлять 12 человек;*
2. *Новая глава XV СОЛАС и новый кодекс должны использоваться только на судах, имеющих Свидетельства о безопасности грузового судна.*

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) не согласился с тем, что в предложенной новой главе XV СОЛАС должен быть обозначен тип рейса или что должен быть повторно определен объем работ в целях разработки кодекса, подлежащего утверждению.

Некоторые государства-члены классифицируют рейсы от своих портов до морских установок или морских производственных объектов под их юрисдикцией как внутренние рейсы. Подтекст таков, что морская установка или производственный объект не являются «портом» и не находятся «за рубежом» в контексте правила I/2(d) СОЛАС.

Для пояснения потенциальной проблемы может быть предусмотрено два рейса до одной морской установки. Один – из порта прибрежного государства, имеющего соответствующую юрисдикцию, второй – из другого государства. Первый рейс может быть объявлен внутренним, в то время как второй является международным.

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) проинструктировал Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 6) продолжить работу над этим результатом.

***Поправки к Кодексу ESP 2011 года***

Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC 5) согласился на следующий план развития:

- Подготовка Секретариатом и МАКО проекта Резолюции КБМ по поправкам к Кодексу ESP 2011 года с предоставлением на 99-ой сессии КБМ (MSC 99) для утверждения в целях его последующего принятия на 100-ой сессии КБМ (MSC 100) со вступлением в силу 1 июля 2020 г.;

- Параллельная разработка сводной редакции Кодекса ESP на базе проекта поправок с утверждением на 99-ой сессии КБМ (MSC 99) в целях подготовки проекта Резолюции Ассамблеи с принятием сводной редакции Кодекса ESP и с аннулированием Резолюций A.744(18) и A.1049(27) с рассмотрением и окончательным утверждением Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC 6).

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) одобрил проект поправок к Кодексу ESP 2011 года в целях его последующего принятия на 100-ой сессии КБМ (MSC 100).

***Руководство по экраноплану***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил MSC.1/Circ.1592 – Руководство по экраноплану.

***LRIT***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) одобрил поправку к плану непрерывного обслуживания системы LRIT (MSC.1/Circ.1376/Rev.2) с распространением пересмотренного циркуляра посредством MSC.1/Circ.1376/Rev.3 - План непрерывного обслуживания системы LRIT.

***Руководство по согласованному отображению навигационной информации, полученной посредством средств связи***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) одобрил MSC.1/Circ.1593 - Временное руководство по согласованному отображению навигационной информации, полученной посредством средств связи.

***Одобрение системы подвижной спутниковой связи Iridium для использования в GMDSS***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) признал морскую службу подвижнойспутниковой связи, обеспеченную радиотелефонной связью Iridium с передачей данных короткими пакетами, и расширенный групповой вызов для использования в GMDSS. На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) принял соответствующую Резолюцию MSC.451(99) – заявление о признании морской службы подвижнойспутниковой связи, обеспеченной компанией с ограниченной ответственностью Iridium Satellite.

***Координирование проекта моста и отображение информации***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил MSC.452(99) – Поправки к пересмотренным эксплуатационным требованиям к интегрированным навигационным системам (ИНС) (MSC.252(83)) касаемо координирования проекта моста и отображения информации.

***План реализации стратегии (ПРС) электронной навигации***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил MSC.1/Circ.1595 - План реализации стратегии электронной навигации – Дополнение 1.

***Программа работ***

На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) согласился включить в повестку дня по прошествии двухгодичного периода следующие результаты:

* *Разработка поправок к Кодексу LSA для проверки грузовых судов на предмет снижения скорости при перевозке спасательных средств и спасательных лодок;*
* *Поправки главе III СОЛАС и главе IV Кодекса LSA с требованием перевозки на новых судах самоспрямляющихся двухсторонних спасательных плотов или плотов под навесом;*
* *Поправки к пункту 4.4.7.6.17 Кодекса LSA относительно системы разобщения под нагрузкой с одноточечным подвесом;*
* *Проверка Кодекса безопасности систем погружения и всплытия (Резолюция A.831(19)) и Руководства и технических требований для гипербарических систем откачивания (Резолюция A.692(17));*
* *Проверка Стандартизированных форм форма отчета об оценке и испытаниях спасательной средств (MSC/Circ.980 и приложения).*

***Разное***

Список свидетельств и документации, которая должна вестись на борту судов: в целях предотвращения расхождения в терминах: «данные по остойчивости» и «журнал остойчивости неповрежденного судна», необходимо внести поправки в список свидетельств и документации, которая должна вестись на борту судов, 2017 (FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873 - MSC.1/Circ.1586 - LEG.2/Circ.3).

Следует учитывать последующие поправки к Процедурам государственного портового контроля, 2017 (Резолюция A.1119(30)), Кодексам BLU и IMSBC и Руководства по проверке требований остойчивости поврежденного судна для танкеров (MSC.1/Circ.1461).

***На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил следующие резолюции:***

* MSC.436(99) – Поправки к правилам II-1/1 и II-1/8-1, главе IV и приложению СОЛАС-74;
* MSC.437(99) – Поправки к Международному кодексу по применению процедур испытания на огнестойкость, 2010 (Кодекс ПИО (FTP) 2010 года);
* MSC.438(99) – Поправки к Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов, 1994 (Кодекс ВС (HSC) 1994 года);
* MSC.439(99) – Поправки к Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов, 2000 (Кодекс ВС (HSC) 2000 года);
* MSC.440(99) – Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ (IBC));
* MSC.441(99) – Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ (IGC));
* MSC.442(99) – Поправки к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ (IMDG));
* MSC.443(99) – Поправки к части A Международного кодекса по остойчивости неповрежденного судна, 2008 (Кодекс ОНС (IS) 2008 года) (по МК СОЛАС 1974 года);
* MSC.444(99) – Поправки к части A Международного кодекса по остойчивости неповрежденного судна, 2008 (Кодекс ОНС (IS) 2008 года) (по Протоколу о грузовой марке 1988 года);
* MSC.445(99) – Поправки к Кодексу по безопасности судов специального назначения, 2008 (Кодекс ССН (SPS) 2008 года);
* MSC.446(99) – Поправки к Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс BCH);
* MSC.447(99) – Поправки к Кодексу постройки и оборудования существующих судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс СГ (EGC)).

***На 99-ой сессии КБМ (MSC 99) утвердил следующие Циркуляры:***

* MSC.1/Circ.1588 Пересмотренный Порядок действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы;
* MSC.1/Circ.1589 Руководство по эксплуатационной информации для капитанов в случае затопления пассажирских судов, построенных до 1 января 2014 г;
* MSC.1/Circ.1532/Rev.1 Пересмотренное Руководство по эксплуатационной информации для капитанов пассажирских судов в отношении безопасного возвращения в порт (MSC.1/Circ.1532);
* MSC.1/Circ.1590 Единая интерпретация пункта 13.3.5 Кодекса МКГ (IGC) (с учетом исправлений, внесенных Резолюцией MSC.370(93));
* MSC.1/Circ.1591 Унифицированные интерпретации Кодекса IGF;
* MSC.1/Circ.1592 Руководство по экранопланам;
* MSC.1/Circ.1376/Rev.3 - План непрерывного обслуживания системы LRIT;
* MSC.1/Circ.1593 - Временное руководство по согласованному отображению навигационной информации, полученной посредством средств связи.