**100-я сессия Комитета по безопасности на море**

 **3 - 7 декабря 2018 г.**

***Предлагаемые поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров Международной морской организации/ПРО (Кодексу ПРО 2011 года)***

99-я сессия КБМ одобрила проект поправок к Кодексу ПРО 2011года с целью принятия на указанной сессии.

На 100-й сессией КБМ принято решение о приостановлении проектов поправок к Кодексу ПРО 2011 года и внесено предложение МАКО совместно с Секретариатом в межсессионный период о подготовке комплекта пересмотренных проектов поправок к Кодексу ПРО 2011 года.

Ожидается, что консолидированная версия проекта Кодекса ПРО 2019 года будет окончательно доработана подкомитетом SDC 6 для утверждения на 101-й сессии КБМ с целью принятия резолюции ИМО A 31 в качестве Кодекса ПРО 2019 года, заменяющего Кодекс ПРО 2011 года с поправками.

Подкомитетом SDC 6 будет подготовлена соответствующая поправка к Конвенции СОЛАС, чтобы сделать Кодекс ESP 2019 обязательным, для утверждения на 101-й сессии КБМ для последующего принятия на 102-й сессии КБМ после принятия Кодекса ESP 2019 резолюцией ИМО A 31.

***Проект поправок к Кодексу SPS 2011 по безопасности судов специального назначения***

99-я сессия КБМ приняла поправки к главе IV Конвенции СОЛАС и приложению (Свидетельства) резолюцией ИМО MSC.436 (99) и соответствующую поправку к Кодексу по Безопасности судов специального назначения 2008 года резолюцией ИМО MSC.445 (99).

99-я сессия запросила Секретариат подготовить проект резолюции ИМО MSC о поправках к Кодексу по безопасности судов специального назначения (резолюция ИМО A.534 (13)), включающий поправки, принятые MSC/Circ.739 и резолюцию ИМО MSC.183 (79).

На 100-й сессии приняты поправки к Кодексу по безопасности судов специального назначения, включающие поправки, ранее принятые циркуляром MSC/Circ.739 и резолюцией MSC.183 (79), и соответствующую поправку к отчетности по оборудованию.

Поправки вступают в силу 1 января 2020 года в связи с вступлением в силу поправок к главе IV Конвенции СОЛАС и приложением (Свидетельства), принятым резолюцией ИМО MSC.436 (99).

***Аналитическое исследование по вопросам нормативного регулирования использования морских автономных надводных судов (MASS)***

 На 99-й сессии КБМ утверждены руководящие принципы для определения аналитического исследования и учреждена Предметную группу по MASS. Также одобрена разработка временных руководящих принципов для испытаний MASS.

На 100-й сессии КБМ одобрены руководящие принципы для проведения аналитического исследования, включая план работы и процедуры.

Целью аналитического исследования является определение, каким образом безопасные, надежные и экологически чистые операции морских автономных надводных судов (MASS) могут относиться к инструментам ИМО.

Для содействия проведению аналитического исследования степень автономии судна определены следующим образом:

Степень один: Судно с автоматизированными процессами и поддержкой принятия решений: Экипаж находится на борту для приведения в действие и контроля бортовых систем и функций. При этом некоторые операции могут быть автоматизированы, иногда бесконтрольно, но с экипажем на борту, готовым взять на себя управление.

Степень два: дистанционно управляемое судно с экипажем на борту: Судно управляется и эксплуатируется удаленно/из другого места. Экипаж находится на борту для управления и контролирования судовых систем и функций.

Степень три: дистанционно управляемое судно без экипажа на борту: Судно управляется и эксплуатируется из другого места. Экипаж на борту отсутствует.

Степень четыре: полностью автономное судно: бортовая система управления операциями судна способна самостоятельно принимать решения и определять порядок действий.

Перечень нормативных документов, имеющих отношение к морской безопасности и охране, которые должны быть охвачены в аналитическом исследовании, следующий:

* COLREG 1972 – МППСС, Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972;
* CSC 1972 - Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК/CSC), 1972, с поправками;
* LL 1966 - Международная конвенция о грузовой марке, 1966;
* LL PROT 1988 - Протокол 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года
* SAR 1979 - Международная конвенция по поиску и спасанию на море, 1979;
* SOLAS 1974 – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974, с поправками;
* SOLAS AGR 1996 – Соглашение о конкретных требованиях к остойчивости для пассажирских судов ро-ро;
* LL PROT 1978 - Протокол 1978 года к Международной конвенции по безопасности человеческой жизни на море 1974 года;
* LL PROT 1988 - Протокол 1988 года к Международной конвенции по безопасности человеческой жизни на море 1974 года;
* SPACE STP 1973 – Протокол о требованиях к потребному пространству для особых торговых пассажирских судов, 1973 г.;
* STCW 1978 – Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками;
* STCW-F 1995 – Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1995;
* STP 1971 – Соглашение по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971;
* TONNAGE 1969 – Международная Конвенция по обмеру судов 1969 г.

В качестве первого шага в ходе аналитического исследования будут определены действующие положения в согласованном перечне документов ИМО:

* применить к MASS и предотвратить MASS операции; или
* применить к MASS и не предотвращать MASS операции, и требовать отсутствия действий; или
* применить к MASS и не предотвращать MASS операции, но возможны исправления или уточнения и/или включение пробелов; или
* отсутствует применение по отношению к операциям MASS.

 По завершении первого шага будет проведен второй шаг для анализа для определения наиболее подходящего способа решения проблемы операций судна (MASS):

* эквивалентности, предусмотренной документами или разрабатываемыми интерпретациями; и/или
* внесение изменений в существующие документы; и/или
* разработка новых документов; или
* ничего из вышеперечисленного по итогам аналитического исследования.

Отмечая разработку международных стандартов терминологии и концепций автономии судов со стороны ИСО, на100-ю сессию КБМ были приглашены заинтересованные государства-участники для содействия работе ИСО по данному вопросу. Тем не менее, на100-й сессии КБМ дана оценка ИМО в качестве ведущей организацией в определении различных степеней автономии и соответствующей терминологии.

***Документы и уровень детализации их анализа***

Анализ положений/правил во время нормативного анализа должен быть на высоком уровне, т.е. на уровне правил и положений, и обзор нормативных документов должен быть приоритетом.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие с поправками, предложенными Предметной группой к разделу «Методология», и внесены дополнительные изменения в текст для уточнения: второй этап (т.е. исследования для определения наиболее приемлемого способа рассмотрения операций MASS) должен проводиться после завершения первого (т.е. определение правил/положений в документах ИМО, которые применяются или не применяются к MASS).

Первоначальный обзор документов мог бы проводиться одновременно различными государствами-участниками-добровольцами в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями.

На предмет завершения первого этапа до перехода ко второму этапу, на 100-й сессии КБМ было выражено согласие с тем, что-либо Комитет либо группа, уполномоченная Комитетом, должны рассмотреть результаты первого этапа и принимать решение о целесообразности начала второго этапа или продолжении дальнейшей работы перед началом второго этапа.

Вследствие необходимого времени для проведения первоначального рассмотрения документов и сроков представления документов на 101-ю сессию КБМ (т.е. в апреле 2019), невозможно рассмотреть результаты первого этапа на 101-й сессии КБМ.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие на проведение межсессионной рабочей группы КБМ с 2 по 6 сентября 2019 года, круг поставленных задач межсессионной рабочей группы КБМ может быть подготовлен на 101-ю сессию КБМ с обязательным включением соответствующего разрешения на рассмотрение результатов первого этапа и решением о начале второго этапа со стороны Комитета. После передачи указанной работы на межсессионное совещание 101-й сессии КБМ станет возможным сосредоточиться на разработке руководящих принципов испытаний MASS.

Сводка с рекомендованными действиями должна быть подготовлена каждым государством-участником на добровольной основе и представлено на 102-й сессии КБМ для окончательного рассмотрения с целью завершения аналитического нормативного исследования /проверки на этой сессии. С этой точки зрения была подготовлена таблица, содержащая информацию о государствах-участниках, изъявивших желание руководить или поддержать первоначальный обзор различных документов.

***Временные руководящие принципы для испытаний МАSS***

На 99-й сессии КБМ заинтересованным государствам-участникам и международным организациям, в числе прочего, предложили представить на 100-й сессии КБМ положения о разработке временных руководящих принципов для испытаний MASS, с целью создания согласованной международной модели проверки операций MASS.

Операции MASS можно рассматривать в качестве разрушительного развития, когда технология опережает регулирование. Следовательно, необходимо следовать осторожным подходом, в частности, при разработке руководящих принципов для испытаний MASS.

Работа уже ведется, и в Финляндии, и в Норвегии созданы площадки для испытаний MASS. В данном контексте Норвегия выступила с инициативой создать неофициальную предметную группу для разработки проекта временных руководящих принципов для испытаний MASS.

Поступило предложение, что ИМО должна предоставить аналогичное руководство для проведения испытаний MASS на международных рейсах и обеспечения, по меньшей мере, аналогичной безопасности MASS, как и укомплектованных экипажем судов, с полным учетом рисков для безопасности и человеческого фактора.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие со следующими предварительными принципами:

* Руководства разрабатываются как единый документ, адресованный администрациям, отрасли и другим соответствующим заинтересованным сторонам;
* Руководства должны быть не слишком технически перегруженными или жестко нормативными;
* Руководства ориентированы на цели, содержат описание функций и целей, обязательных для достижения;
* Руководства должны включать отчетность перед соответствующим прибрежным государством (государствами) о проводимом (ых) испытании (ях) для возможного распространения информации об испытаниях на все суда в указанном районе;
* Руководства должны предусматривать, что испытания MASS соответствуют требованиям нормативных документов.

***Новые целевые стандарты судостроения (GBS)***

На 100-й сессии КБМ было обращено внимание на наблюдения аудиторской группы и, в частности, высказанные опасения, что пакет документации, представленный Турецким Ллойдом, практически идентичен пакету документов, предоставленному членами МАКО. По мнению аудиторской группы, подобное «отзеркаливание» может нанести ущерб духу GBS, проверке функциональных требований Уровня II и представляет собой отсутствие стимула для улучшения правил ПО после успешной первоначальной аудиторской проверки.

Были подготовлены поправки к проекту Пересмотренного Руководства по проверке GBS для рассмотрения случаев, когда правила постройки судов ПО и Администраций включали в себя общедоступные правила третьих сторон, уже утвержденные Комитетом как соответствующие GBS.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие с новым текстом в пункте 10.8 проекта пересмотренного Руководства, требующего от ПО или Администрации при использовании правил третьих сторон обеспечивать наличие процедур в качестве части внутренней системы менеджмента качеством для регулярного обзора и постоянного улучшения представленного пакета. Представляющая сторона, использовавшая сторонние правила, в конечном итоге несет ответственность за содержание собственных правил и уместность использования сторонних правил, и поэтому с его стороны необходимо обеспечить соответствие представленных правил для проверки GBS целям и функциональным требованиям в рамках GBS.

G***BS*** сопровождение аудиторской проверки 12 ПО МАКО

На 96-й сессии КБМ было подтверждено, что 12 членов МАКО ПО продемонстрировали соответствие своих правил Стандартам. 98-я сессия КБМ установила, что все несоответствия устранены. На 98-й сессии КБМ впоследствии было подтверждено, что весь процесс первоначальной аудиторской проверки 12 членов МАКО ПО успешно завершен.

Для установления постоянного соответствия Стандартам согласно Руководству GBS, сопровождение аудиторских проверок должно проводиться на ежегодной основе. На 100-й сессии КБМ был представлен для рассмотрения итоговый отчет о ведении аудиторских проверок в рамках GBS 12 ПО, запросивших аудит с целью установления соответствия их наборов правил Стандартам в соответствии с Руководством GBS.

Аудиторы столкнулись с некоторыми трудностями при определении, в чем именно состояло изменение правил. Следовательно, было согласовано новое определение «изменения правил» для предоставления необходимых пояснений:

*«Изменение правила означает любое текстовое изменение существующего правила или группы правил, уже проверенных как соответствующие Стандартам».*

***Проект поправок к GBS Руководству проверки***

На 99-й сессии КБМ в целом был одобрен проект резолюции MSC по Пересмотренным Руководствам по проверке соответствия целевым стандартам судостроения для навалочных и нефтяных танков для принятия на 100-й сессии КБМ в дальнейшем; вступление в силу было одобрено через год после принятия.

 На 100-й сессии КБМ были приняты пересмотренные Руководства для проверки соответствия целевым стандартам судостроения для навалочных судов и нефтяных танкеров.

Проект Временных Руководств для разработки и применения ИМО подхода, основанного на целевых стандартах безопасности (GBS-SLA).

98-я сессия КБМ добилась успехов в разработке проекта временных Руководств, рассматривая вопрос о том, как в целом описать процесс разработки документов ИМО с использованием методов, основанных на оценке риска. 99-я сессия КБМ в целом одобрила проект Временных Руководств для рассмотрения на 100-й сессии КБМ с целью его утверждения.

100-я сессия КБМ одобрила Проект Временных Руководств для разработки и применения ИМО подхода, основанного на целевых стандартах безопасности (GBS-SLA).

***Опыт, накопленный в применении Общих Руководств для разработки целевых стандартов ИМО***

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие на изменение Общих Руководств для разработки целевых стандартов ИМО (MSC.1/Circ.1394/Rev.1).

На 97-й сессии КБМ было выражено с тем, что SLA представляет собой применение концепций, основанных на оценке риска, для определения уровня норм безопасности с целью разработки или изменения международных правил в рамках или за пределами подхода GBS, и одобрил план работы по разработке временных SLA руководств.

100-я сессии КБМ отметила трудности, с которыми сталкивается Организация при разработке других целевых документов, таких как Полярный кодекс, и выразил согласие, что при разработке целевых правил для новых или современных объектов, в основном требующих указаний высокого уровня (например, MASS), целевого подхода достичь легче, чем в отношении существующих технических правил.

Работу над целевыми правилами следует начинать с установления целей сначала до определения опасностей и последующих функциональных требований, далее следует разработка предписывающих положений. Не следует полностью пересматривать существующий текст, и на 100-й сессии КБМ было предложено государствам-участникам и международным организациям представить предложения на этот счет в соответствии с существующим исходящим документом «Проверенные новые целевые стандарты в судостроении для навалочных судов и нефтяных танкеров»

***Меры безопасности для судов без Конвенции СОЛАС, эксплуатируемых в полярных водах***

Канада и Новая Зеландия предложили внести поправки в главу XIV Конвенции СОЛАС для предписания Полярного кодекса, часть 10, глава I-A, для всех судов, действующих в полярных водах, к которым применяется глава IV Конвенции СОЛАС, и главы 9 и 11, для всех судов, работающих в полярных водах, к которым применяется глава V Конвенции СОЛАС, при сохранении применения положений правила V/1.4 Конвенции СОЛАС, где подчеркиваются следующие моменты:

* важной смягчающей мерой, позволяющей избежать аварий на море, является обеспечение оснащения судна достаточным и функционирующим навигационным оборудованием, и системами, надлежащим планированием рейсов; а также
* надежно работающие средства связи также является важным фактором безопасной навигации.

Также было высказано предположение, что повышение безопасности может быть достигнуто путем применения Полярного кодекса, часть I-A, главы 9 (Безопасность судоходства), 10 (Связь) и 11 (Планирование рейса), вместе с необходимыми определениями, стандартами эффективности и оценкой эксплуатации, упомянутой в разделах 1.2, 1.4 и 1.5, соответственно, Полярного кодекса, часть I-A, глава 1 (Общие положения), в качестве дополнительных требований к главам IV и V Конвенции СОЛАС, если уместно.

Было предложено сделать некоторые методы работы для определения эксплуатационных ограничений судна во льдах обязательными для судов, не подпадающих под Конвенцию СОЛАС, которые работают в полярных водах; и наличие на борту Руководства по эксплуатации в Полярных водах (PWOM) (или его замены) обязательным для таких судов вместе с необходимыми определениями, стандартами эффективности и оценками эксплуатации.

На 100-й сессии КБМ не было общего мнения относительно расширения обязательного применения Полярного кодекса, и некоторые делегации заявили, что любое предложение об обязательности правил на данном этапе будет преждевременным.

***Методы определения эксплуатационных возможностей судна во льду и обязательного наличия на борту Руководства по эксплуатации в Полярных водах Полярного кодекса (PWOM).***

По мнению канадских представителей, на судах должны быть предусмотрены определенные процедуры, которые соблюдаются при нормальной эксплуатации, и в случае возникновения условий, которые превышают конкретные возможности и ограничения судна.

Может быть выдвинуто требование сделать обязательным наличие на борту PWOM (или его замены) и, следовательно, оперативную оценку, требуемую в разделе 1.5 для судов без Конвенции СОЛАС, связав это требование с надлежащим планированием рейса, что требуется правилом V/34 Конвенции СОЛАС.

На 100-й сессии КБМ была отмечена важность правильного планирования рейса, при условии, что оно является обязательным для всех судов в соответствии с правилом V/34 Конвенции СОЛАС.

Наряду с этим, отмечалось, не смотря на важность того, чтобы суда, работающие в полярных водах, обладали достаточной и актуальной информацией для оценки своих возможностей и ограничений во льдах, что касается малых судов то они с меньшей вероятностью пройдут через воды во льдах. В связи с этим было решено, что для дальнейшего рассмотрения этого вопроса потребуются более точные предложения, обосновывающие необходимость использования PWOM (или его эквивалента), а также методологии определения эксплуатационных возможностей судна на льду.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие с тем, что в качестве временной меры может быть разработана соответствующая резолюция, призывающая государства-участники принять меры, например, для применения соответствующих положений Полярного кодекса.

***Предотвращение загрязнения и реагирование***

На 100-й сессии КБМ был одобрен проект поправок к Международному кодексу перевозок опасных химических грузов наливом и BCH с целью принятия на 101-й сессии КБМ.

Комитет признал необходимость срочных мер для устранения последствий для безопасности, связанных с использованием жидкого топлива с низким содержанием серы, а также долгосрочных решений для повышения безопасности судов, связанных с использованием жидкого топлива.

На 100-й сессии КБМ было выражено одобрение включения в двухгодичную повестку дня документа «Разработка дальнейших мер по повышению безопасности судов, связанных с использованием жидкого топлива», с целевым годом завершения в 2021 году и соответствующим объемом работ:

«На основе анализа существующих положений о безопасности жидкого топлива и информации о последствиях для безопасности, связанных с использованием жидкого топлива, разработать дальнейшие меры по повышению безопасности судов, имеющих отношение к использованию жидкого топлива»

***Модуль ГИСИС по вопросам безопасности применения жидкого топлива***

На 101-й сессии КБМ поддержано усовершенствование ГИСИС для обеспечения большей детализации отчетов о безопасности топлива и предложил комитету MEPC 74 дать рекомендации 101-й сессии КБМ по улучшению ГИСИС в этом отношении, например, обновление существующих модулей ГИСИС или создание нового модуля.

ГИСИС следует улучшать для обеспечения большей детализации отчетов о качестве топлива и безопасности, которые загружаются в систему путем создания нового модуля ГИСИС по вопросам безопасности жидкого топлива.

***Циркуляр MSC о поставке надлежащего топлива поставщиками, соответствующего требованиям***

Поскольку приведенные выше предложения требуют времени для реализации и не обеспечивают немедленной безопасности, было предложено MSC принять циркуляр MSC, в котором рекомендовалось, чтобы все государства-участники приняли надлежащие меры для обеспечения поставки топлива поставщиками под своей юрисдикцией, соблюдать согласованные спецификации и применимые законодательные требования, изложенные в Руководстве по наилучшей практике для покупателей/пользователей жидкого топлива для обеспечения качества жидкого топлива, используемого на борту судов (MEPC.1/Circ.875).

Делегаты в целом поддержали разработку проекта циркуляра, в котором рекомендуется, что все государства-участники должны предпринять соответствующие меры для обеспечения поставки топлива поставщиками под своей юрисдикцией в соответствии с требованиями.

PPR 6 поручено разработать совместный циркуляр MSC-MEPC, посвященный поставкам топлива, соответствующего требованиям, с целью одобрения MEPC 74 и 101-й сессией КБМ.

***Судовые системы и оборудование***

 На 100-й сессии КБМ одобрен проект поправки к пункту 6.1.1.3 Кодекса LSA с целью его принятия на 101-й сессии КБМ и вступления в силу 1 января 2024 года.

Несмотря на то, что подобное выражение встречается в правиле III/11.8 Конвенции СОЛАС, МАКО выявило необходимость уточнить, что является приемлемым в контексте проекта пункта 6.1.1.3 с внесенными в него поправками, кодекса LSA с целью облегчения его глобального и последовательного применения.

Япония и МАКО также считают, что применение вышеупомянутого проекта поправки должно применяться только к оборудованию, сертифицированному в день или после даты вступления поправки в силу.

Соответствующие поправки не были согласованы и эти темы были переданы SDC 6.

100-я сессия КБМ утвердила MSC.1/Circ.1430/Rev.1 о пересмотренном Руководстве по проектированию и утверждению стационарных систем пожаротушения на водной основе для помещений ро-ро и помещений особой категории.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие на изменение даты применения проекта пересмотренных Руководств до 1 января 2021 года.

***Область применения новых требований к грузоподъемным устройствам и якорным лебедкам на борту (OLAW)***

На 100-й сессии КБМ был рассмотрен вопрос о том, как следует определить область применения новых требований к грузоподъемным устройствам и якорным лебедкам на борту.

На 5-й сессии подкомитета SSE 5 была рассмотрена область применения новых требований к грузоподъемным устройствам и якорным лебедкам (OLAW) на борту; в частности, три варианта:

* «перечень включений»;
* «перечень включений с некоторыми исключениями»; или
* «перечень исключений».

Подкомитет SSE предварительно поддержал мнение, что область применения не должна ограничиваться грузоподъемными устройствами

Принимая во внимание мнение о том, что перечень включений с некоторыми исключениями может обеспечить лучшее выполнение заявки, на 100-й сессии КБМ было поручено 6-й сессии подкомитета SSE 6 рассмотреть дополнительно, какие грузоподъемные устройства и лебедки необходимо указывать в проекте поправок.

Было решено, что при дальнейшем развитии области применения следует применять следующие принципы:

* подход к установлению области применения должен соответствовать подходу, изложенному в правилах I/2 и I/3 Конвенции СОЛАС,
* перечень включений должен быть ограничен устройствами высокого риска, где продемонстрирована необходимость регулирования, и должен заменить текущий проект определения подъемного устройства; а также
* любые исключения должны ограничиваться только подгруппами в рамках области применения.

На пленарном заседании было утверждено, что суда морского строительства должны быть исключены.

***Проект поправок к пункту 2.2 главы 15 Международного Кодекса по системам пожарной безопасности (Кодекс СПБ)***

На 100-й сессии КБМ одобрен проект поправок к пункту 2.2 главы 15 Кодекса СПБ с целью обеспечения единого понимания механизмов для линий инертного газа и соответствующих индикаторов, и сигналов тревоги для контроля давления в магистрали инертного газа с целью принятия на 101-й сессии КБМ.

Эти поправки, если они будут приняты, должны вступить в силу 1 января 2024 года.

МАКО предложила разработать унифицированную интерпретацию, уточняющую термин «по носу», используемый в главе 15 (Системы инертного газа) Кодекса СПБ. Он предположил, чтобы подкомитет SSE рассмотрел преимущества разработки более долгосрочного решения, которое будет заключаться в подготовке проекта поправок к Кодексу для замены термина «по носу» с однозначной формулировкой «вниз по течению» и «вверх по течению», в зависимости от ситуации.

 На 5-й сессии подкомитета SSE 5 согласился с тем, что термин "впереди", которые используются в пунктах 2.2.3.2.1, 2.2.3.2.6 и 2.2.4.2.1 главы 15 Кодекса СПБ, должны читаться как "вниз по течению" Этот пункт будет рассмотрен на 101-й сессии КБМ.

На 100-й сессии КБМ был утвержден документ MSC.1/Circ.1582/Rev.1 о пересмотренной унифицированной интерпретации главы 15 Кодекса СПБ в качестве временного решения до вступления в силу проекта поправок к пункту 2.2 главы 15 Кодекса МСПБ.

***Унифицированная интерпретация пункта 4.4.8.1 Международного кодекса по спасательному оборудованию на судах (Кодексу LSA)***

На 100-й сессии КБМ был утвержден циркуляр Об Унифицированной интерпретации пункта 4.4.8.1 Кодекса LSA.

Он направлен на изъятие спасательных шлюпок с двумя независимыми пропульсивными установками от оснащения достаточным количеством плавучих весел и связанных с ними предметов (уключины, костыли или эквивалентные устройства) для прокладывания пути в спокойном море.

Текст Унифицированной интерпретации следующий:

*«Для спасательной шлюпки, оборудованной двумя независимыми пропульсивными установками, где устройство состоит из двух отдельных двигателей, валопроводов, топливных баков, систем трубопроводов и любых других связанных вспомогательных устройств, пункт 4.4.8.1 Кодекса LSA не применяется. По всем остальным аспектам спасательная шлюпка должна полностью соответствовать пункту 4.4.8 Кодекса LSA».*

***Предлагаемые поправки к отчетности по оборудованию (формы C, E и P приложения к Конвенции СОЛАС)***

На 100-й сессии КБМ одобрены проекты поправок к отчетности по оборудованию, формы C, E и P, с целью их принятия на 101-й сессии КБМ.

Несоответствие в интерпретации пункта 8.1 «Индикатор руля, винта, тяги, тангажа и режим эксплуатации» отчетности по оборудованию, формы C, E и P содержится в приложении к Конвенции СОЛАС.

***Человеческий фактор, обучение и несение вахты***

На 100-й сессии КБМ приняты резолюцию MSC. (100) о поправках к разделам B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f и B-V/g Кодекса ПДНВ, как следствие принятия поправок к Конвенции ПДНВ 1978 года с внесенными в них поправками и Кодекса ПДНВ резолюциями MSC.416 (97) и MSC.417 (97), соответственно, касающихся Полярного кодекса.

***Перевозка грузов и контейнеров***

На 100-й сессии КБМ одобрен проект поправок к частям A и A-1 Кодекса для судов, работающих на СПГ с целью принятия на 101-й сессии КБМ.

На 99-й сессии КБМ было выражено согласие приостановить утверждение проектов поправок к частям A и A-1 Кодекса IGF и поручено комитету CCC 5 учесть предложение о включении альтернативного решения для защиты от утечки, пересмотреть проект поправок к правилу 9.5.6 и сообщить о результатах на 100-й сессии КБМ.

На 100-й сессии КБМ было выражено согласие с выводом подкомитета CCC 5 о том, что никаких дополнительных изменений в правиле 9.5.6, касающихся альтернативного решения для защиты от утечки, не требуется.

На 100-й сессии КБМ была одобрено Временное руководство по применению высокомарганцевых аустенитных сталей для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур;

Сноска в Кодексах IGC/Международном кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом и IGF/Кодексе для судов, работающих на СПГ будет вставлена соответственно, содержащая ссылку на временные Руководства.

Хотя применение временного руководства изначально было ограничено толстолистовой сталью для сооружения цистерн СПГ в соответствии с положениями Кодекса для судов, работающих на СПГ, область применения расширена и включает также грузовые нефтеналивное суда для СПГ в соответствии с Международным кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом.

***Вопросы для предстоящего обсуждения***

На 100-й сессии КБМ выражено согласие с предложением расширить применимость требований правила II-1/25 Конвенции СОЛАС для датчиков уровня воды в грузовых отсеках путем разработки нового правила Конвенции СОЛАС, применимого к грузовым судам с несколькими грузовыми трюмами.

На 100-й сессии КБМ выражено согласие на пересмотр ЭКНИС - Руководства по передовой практике (MSC.1/Circ.1503/Rev.1) с целью улучшения унифицированного применения типового одобрения ЭКНИС при утверждении программного обеспечения ЭКНИС и соответствующих обновлений.

На 100-й сессии КБМ выражено согласие на пересмотр Программы инспекций грузовых транспортных единиц, перевозящих опасные грузы (MSC.1/Circ.1442, с поправками, внесенными MSC.1/Circ.1521), для расширения программы инспекций грузовых транспортных единиц (CTU/ГТЕ).

На 100-й сессии КБМ выражено согласие на расширение выпуска «Пригодность высокомарганцевых аустенитных сталей для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур и разработку любых необходимых поправок к Кодексам IGC и IGF», включив в него соответствующие руководящие указания по утверждению альтернативного металлического материала для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур.

***Другие вопросы***

Внесено предложено создать полностью независимый международный орган по оценке качества, а именно Международный орган по оценке качества (IQARB) для ПССК и первоначального испытания.

Различные выступавшие делегации приветствовали проект положительно и были удовлетворены, что Секретариат ИМО принимает активное участие в этом испытании. ИМО будет принимать совещания, но этот эксперимент не должен стоить Организации ничего. В итоге, MSC должен быть проинформирован о результатах.

Внесено предложение, что Российская Федерация возможно инициирует исследование по всем вопросам использования ПКМ в морской промышленности и консолидирует имеющийся опыт, а также рассмотрит новые результаты для разработки требований ИМО к проектированию, постройке и освидетельствованию морских судов (включая морские автономные надводные суда (MASS)) с корпусами из ПКМ и/или конструкциями из ПКМ, способствующими глобальной прочности

Пленарное заседание поприветствовало этот проект и предложило Российской Федерации оформить специальное представление для нового результата.