**8 сессия Подкомитета по судовым системам и оборудованию** (**SSE) –   
28 февраля – 4 марта 2022 г.**

8 сессия Подкомитета ИМО по судовым системам и оборудованию (SSE 8) была проведена онлайн 28 февраля – 4 марта 2022 г.

***Новые требования по вентиляции спасательных судов***

Инцидент с MOL Comfort (2013) послужили толчком к проведению этой работы, поскольку экипаж, спасшийся в полностью закрытой спасательной шлюпке, страдал от обезвоживания из-за экстремальной температуры.

7 сессия Подкомитета SSE (2020 г.) завершила работу по полностью закрытым спасательным шлюпкам. В рамках 8 сессии Подкомитета SSE основное внимание уделялось вентиляционным системам и процедурам испытаний спасательных плотов и частично закрытых спасательных шлюпок.

Для спасательных плотов, при наличии намерения выполнить требования с помощью естественной вентиляции, в качестве варианта также была предусмотрена механическая вентиляция.

Эти требования станут обязательными посредством поправок к Кодексу LSA и подлежат одобрению на 106 сессии КБМ и последующему принятию на 107 сессии КБМ, которые вступят в силу 1 января 2026 г. для новых спасательных средств, установленных на 1 января 2029 г. или после этой даты на основании судостроительных контрактов.

8 сессия Подкомитета SSE также пересмотрела соответствующую часть Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (MSC.81(70)).

Некоторые члены сочли необходимым проведение дальнейших технических исследований, поэтому данный пункт повестки дня был сохранен для рассмотрения результатов исследований на 9 сессии Подкомитета SSE в 2023 г.

***Комплексный анализ главы III СОЛАС и Кодекса LSA***

Для обсуждения были представлены различные документы, например, цвета ремней безопасности спасательных шлюпок, гидротермокостюмы (обучение надеванию), оценка опасности, связанной с эвакуацией и т.д. Однако, отмечая вопрос об объеме работ данной рабочей программы, председатель напомнил 8 сессии Подкомитета SSE о плане действий, одобренном 102 сессией КБМ, и рекомендовал перенести сроки рассмотрения предложений по предписывающим требованиям, и сосредоточиться на идентификации опасности, постановке целей, функциональных требованиях, анализе пробелов и т.д.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась:

- Поручить корреспондентской группе (КГ) распределить предложения по трем категориям, т.е. 1 – отложить, пока план работы не станет достаточно зрелым для рассмотрения конкретных предписывающих требований, 2 – потребуется новая программа работы, 3 – может быть рассмотрена как корректировка.

- Создать Межсессионную очную экспертную группу по практике идентификации опасностей.

***Спасательный жилет***

Из-за нехватки времени8 сессия Подкомитета SSE не смогла рассмотреть эксплуатационное испытание для обеспечения того, что человек без сознания будет держать свое лицо над водой.

8 сессия Подкомитета SSE поручила КГ провести дальнейшую работу. Аналогичным образом, предложенное включение «брызгозащитного козырька» также было поручено КГ.

Кроме того, 8 сессия Подкомитета SSE также рассмотрела вопрос о том, как указывать (отображать) инструкции по надеванию спасательных жилетов, однако, вместо того, чтобы приступить к детальному обсуждению этого вопроса, согласилась включить одну из работ по «категоризации», как объясняется в «Комплексном обзоре главы III СОЛАС и Кодекса LSA».

***Пересмотренные стандартизированные формы отчетов об оценке и испытаниях (спасательных средств) (циркуляр MSC.1/Circ.1630)***

8 сессия Подкомитета SSE согласилась с последующими поправками к Пересмотренным стандартизированным формам отчетов об оценке и испытаниях (спасательных средств) (MSC.1/Circ.1630), касающимися стандартов для испытаний материала с покрытием для надувных спасательных плотов, для одобрения 106 сессией КБМ.

Однако, соответствующие поправки в отношении спасательных средств были поручены корреспондентской группе.

***Формы свидетельств***

Одна из НПО предложила внести исправления в формы свидетельств в отношении гидротермокостюмов и костюмов, предохраняющих от переохлаждения, т.е. разграничить гидротермокостюмы, для которых требуется спасательный жилет, и те, для которых он не требуется.

Впоследствии 8 сессия Подкомитета SSE согласовала незначительные исправления в формах записи оборудования для свидетельств в СОЛАС, Кодексе HSC и Кодексе SPS, относящиеся к типу костюмов для погружения.

***Светоотражающие материалы на спасательных средствах***

Одно из Государств-участников выразило мнение, что светоотражающие материалы не требуются в днищевой части самоспрямляющихся спасательных шлюпок.

Однако, 8 сессия Подкомитета SSE не согласилась с этой точкой зрения.

***Перенос***

Вследствие ограничений по времени следующие вопросы были перенесены на 9 сессию Подкомитета SSE, которая планируется к проведению 27 февраля – 3 марта 2023 г.:

- Запасные лампочки, если в фонаре используются светодиодные лампочки;

- Внешний цвет спасательной шлюпки; и

- Разворачивание спасательной шлюпки.

***Выживание в полярных водах***

8 сессия Подкомитета SSE рассмотрела предложение и информацию о выживании в полярных регионах, включая рацион питания, максимальный период воздействия (время до достижения спасательными службами) и т.д.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась принять концепцию «попутных судов» (например, тандемная операция) в полярном регионе для расчета ожидаемого времени воздействия (время после эвакуации до спасения) и пересмотрела MSC.1/Circ.1614 о пересмотренном Временном руководстве по спасательным средствам и устройствам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, для одобрения на 106-й сессии Комитета по безопасности на море (КБМ 106), запланированной на ноябрь 2022 г.

***Защита пассажирских судов РО-РО***

8 сессия Подкомитета SSE рассмотрела проект поправок к Конвенции СОЛАС и Кодексу FSS.

Для новых пассажирских судов РО-РО и пассажирских судов с машино-местами (ожидаемый срок вступления в силу с 1 января 2026 г.):

- система обнаружения пожара и пожарной сигнализации: индивидуально идентифицируемые стационарные системы обнаружения пожара и пожарной сигнализации должны быть установлены в транспортных средствах, помещениях особой категории и помещениях рo-рo, причем обнаружение дыма и тепла должно быть обеспечено во всех этих помещениях. Система также должна охватывать зону открытой палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств. Интерфейс системы должен предусматривать точное отображение информации для обеспечения быстрого и правильного понимания и принятия решений;

- стационарная система водяного пожаротушения, защищающая открытую палубу, на которой перевозятся транспортные средства: такие системы должны изначально использовать лафетный ствол(ы) с насадками, применимыми для районов, не доступных для стволов. Были разработаны подробные спецификации для насадок, а также мощность водоснабжения;

- Защита проемов: проемы в пространствах ро-ро, снабженные закрывающими устройствами, такими как стальные трапы класса А и стальные двери класса А, должны быть разрешены ниже спасательных средств и жилых помещений (включая служебные помещения и посты управления);

- Видеозапись: 7-дневная видеозапись требуется для новых судов; и

- Конструктивная противопожарная защита: Помещения Ро-ро и помещения особой категории должны иметь изоляцию в соответствии с требованиями A-60 или A-0.

Однако, следующее было впоследствии поручено Корреспондентской Группе (КГ):

* Безопасное расстояние от проемов.

В отношении существующих пассажирских судов и пассажирских судов с машино-местами:

* Видеосъемка: сокращена до 24 часов (с первого освидетельствования на 1 января 2028 г. или после этой даты).

КГ было поручено следующее:

- защита открытой палубы;

- линейная система пожарной сигнализации с тепловыми извещателями; и

- область применения и дата применения.

***Уточнение терминов, использованных в MSC.1/Circ.1430/Ver.2***

8 сессия Подкомитета SSE обсудила уточнение «свободной высоты» (максимальной высоты защищенного пространства – должно ли расстояние считаться от палубы до палубы или от палубы до ширины), применяемой в Пересмотренном руководстве по проектированию и одобрению стационарных систем водяного пожаротушения для помещений Ро-Ро и помещений особой категории (MSC.1/Circ.1430/Ver.2).

Ввиду ограничений по времени этот вопрос был перенесен на КГ.

***Пожарная безопасность шахт лифтов на пассажирских судах ро-ро***

Было высказано предложение по внесению поправок к главе II-2 СОЛАС по пожарной безопасности шахт лифтов, проходящих через помещения ро-ро, помещения особой категории и жилые помещения на пассажирских судах ро-ро, основанных на рассмотрении недавних отчетов о расследовании происшествий.

8 сессия Подкомитета SSE, однако, согласилась, что работа потребует внесения нового пункта в программу работы.

***Перевозка транспортных средств с альтернативным источником питания (например, электромобиль)***

По этому вопросу был представлен документ, в дополнение к заявлению о недавнем пожаре (16 февраля 2022 г.) на борту автовоза Felicity Ace, который в момент инцидента перевозил электромобили.

Однако, 8 сессия Подкомитета SSE решила, что для дальнейшего обсуждения этого вопроса потребуется новая рабочая программа.

***Система пожаротушения огнетушащим порошком***

Толчком к обсуждению послужил обзор использования средств пожаротушения на основе натрия (известного своей способностью к закупориванию).

8 сессия Подкомитета SSE рассмотрела результаты дополнительных исследований и рассмотренных методов испытания с целью типового одобрения.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась с функциональным методом, а также согласовала и подготовила проект версии MSC.1/Circ.1315 в отношении Руководства по одобрению стационарных порошковых систем пожаротушения для защиты судов, перевозящих сжиженные газы наливом, с целью одобрения на 106 сессии КБМ.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась применить пересмотренное руководство для новой установки на 1 июля 2023 г. или после этой даты.

***Пожарная безопасность контейнерных судов***

8 сессия Подкомитета SSE представляла собой первую возможность технического обсуждения с момента одобрения программы КБМ.

Основное внимание было уделено дорожной карте по выполнению задания и общему подходу к проблеме.

Также был представлен документ, указывающий на недостатки существующего противопожарного оборудования.

Из-за нехватки времени на онлайн-заседании вопрос был рассмотрен в ходе предварительного заседания по переписке, и было решено провести целостное исследование FSA Экспертной группой в рамках КБМ.

***Противопожарная защита постов управления на грузовых судах***

Имеются редакционные неточности в отношении правила II-2/5.5 СОЛАС.

Группа государств-участников сочла, что пожарные извещатели и сигнализация должны быть обязательными для всех методов (IC, IIC и IIIC) на новых судах.

Другое государство-участник посчитало, что стационарные помещения для углекислого газа без или с низким риском пожара, служебные помещения с меньшим риском пожара и удаленно расположенные служебные помещения на судах, построенных по методу IIIC, не нужно защищать стационарной системой обнаружения пожара и пожарной сигнализации.

8 сессия Подкомитета SSE в целом согласилась с требованием о необходимости пожарной сигнализации для станций управления, но не смогла договориться о том, нужно ли это для помещений CO2 и аналогичных помещений.

Поскольку время не позволило обсудить, как следует поступать со служебными помещениями, 8 сессия Подкомитета SSE решила передать этот вопрос на рассмотрение КГ.

***Огнетушащая пена, содержащая перфтороктановую сульфоновую кислоту*** ***(PFOS)***

ИМО начала работать над запрещением использования перфтороктановой сульфоновой кислоты (PFOS) для пожаротушения на борту судов вследствие отрицательного воздействия на окружающую среду.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась запретить использование PFOS на новых судах/средствах на основании поправок к СОЛАС и Кодексу HSC, а не Кодеку ПБУ.

8 сессия Подкомитета SSE направила предлагаемые поправки на 106 сессию КБМ для одобрения и последующего принятия для вступления в силу с 1 января 2026 г.

От существующих судов потребуется отвечать этим требованиям не позднее первого освидетельствования после 1 января 2026 г.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась наладить безопасную утилизацию путем распространения информации о приемных устройствах при помощи нового модуля ГИСИС.

***Проходы воздуховодов***

8 сессия Подкомитета SSE разработала следующие унифицированные интерпретации:

- Противопожарная изоляция, требуемая правилом СОЛАС II-2/9.7.3.1.2, должна быть обеспечена только на части воздуховода и/или рукава, расположенной на той же стороне переборки, которая должна иметь противопожарную изоляцию и должна быть продлена минимум на 450 мм вдоль воздуховода и/или рукава.

- Для переборки Класса В, когда воздуховод, проходящий через переборку , должен соответствовать правилам СОЛАС II-2/9.3.2 и II-2/9.7.3.2, между воздуховодом и переборкой не должно быть зазора.

8 сессия Подкомитета SSE направила упомянутые выше интерпретации на одобрение 106 сессии КБМ в форме циркуляра КБМ.

***Низкорасположенные системы освещения***

НПО предложила актуализировать ссылки, указанные в Кодексе FSS.

Однако, 8 сессия Подкомитета SSE согласилась, что актуализация справочного стандарта ИСО была существенной, поэтому для его пересмотра потребуется новая рабочая программа.

***Пожарная безопасность для инсинераторов и мест сбора отходов***

77 сессия КЗМС поручила 8 сессии Подкомитета SSE снять расхождение между Стандартной спецификацией 2014 г. для судовых инсинераторов (резолюция MEPC.244(66)) и требованиями СОЛАС.

Соответственно, 8 сессия Подкомитета SSE удалила требования к пожарной безопасности из резолюции MEPC.244(66). Либерия отметила, что требования по безопасности для судов, не подпадающих под действие требований СОЛАС, были по-прежнему необходимы, но 8 сессия Подкомитета SSE решила, что такая работа потребует новой рабочей программы.

***Перенос***

Вследствие ограничений по времени следующие вопросы были перенесены на 9 сессию Подкомитета SSE, которая планируется к проведению 27 февраля – 3 марта 2023 г.:

- Требования к пожарным испытаниям для соединений труб;

- Выход из румпельного отделения;

- Актуализация MSC.1/Circ.1557 в отношении Классификации опасностей;

- Изолирующие клапаны систем инертных газов;

- Изоляция неопасных помещений;

- Расположение пожарного извещателя;

- Переносной огнетушитель;

- Испытание материалов напольного покрытия.

***Грузоподъемные устройства и лебедки для заводки якорей***

7 сессия Подкомитета SSE подготовила проект правила II-1/3-13 СОЛАС в отношении грузоподъемных устройств и лебедок для заводки якорей и последующие поправки к правилу II-1/2 в отношении новых определений. 8 сессия Подкомитета SSE разработала далее соответствующее руководство.

В отношении руководства по лебедкам для заводки якорей, которые используются для работ на шельфе. Они относятся к:

- Проектированию, постройке и установке;

- Испытаниям;

- Обслуживанию, проверке и эксплуатационным испытаниям;

- Операциям;

- Разобщающему устройству;

- Неработающим лебедкам и сопутствующему оборудованию/ разобщающему устройству.

Основными техническими обсуждениями на 8 сессии Подкомитета SSE были:

- Испытание под нагрузкой якорных лебедок: испытание под нагрузкой якорных лебедок было исключено в связи с трудностями в проведении испытания.

- Разъяснение различных терминов: Были определены усилие удержания тормоза, мощность удержания тормоза, максимальное натяжение лески, статическое натяжение кнехта, ограничитель троса и цепи для якорных лебедок.

- Ответственное лицо: Лицо, назначенное капитаном или компанией, обладающее знаниями и опытом, необходимыми для выполнения обязанностей, указанных в настоящем Руководстве.

- Пост управления: Концепция нескольких постов управления была сохранена.

- Аварийное разобщение: Должно быть предусмотрено с поста (постов) управления и на месте.

В отношении подъемных устройств 8 сессия Подкомитета SSE актуализировала руководство, которое было в целом одобрено 7 сессией Подкомитета SSE.

- Компетентное лицо: лицо, обладающее знаниями и опытом, необходимыми для выполнения обязанностей, указанных в настоящем Руководстве, и признанное таковым Администрацией.

- 3-месячный период: Точное включение трехмесячного периода было исключено, но было понятно, что намерение, т.е. преодоление разрыва между СОЛАС и МОТ 152, охватывается словами «к удовлетворению Администрации».

Требования не применимы к подъемным устройствам, используемым на шельфе, или к спусковым устройствам для спасательных средств.

Эти руководящие принципы будут утверждены 107 сессией КБМ вместе с окончательным принятием правил СОЛАС II-1/2 и II-1/3-13 для вступления в силу 1 января 2026 г.

***Типовой курс обучения***

Подкомитет рассмотрел Типовой курс 3.03 по Освидетельствованиям механических установок.

МАКО предложила взять на себя роль разработчика курса.

***Суда обеспечения водолазных работ***

ИМО работает над повышением безопасности водолазных работ путем внесения поправок в Кодекс по безопасности водолазных комплексов (резолюция A.831(19)) и Руководство и спецификации по гипербарическим эвакуационным системам (резолюция A.692(17)).

Одним из ключевых факторов этой работы была возможность эвакуации водолазов в камере насыщения (saturation chamber), если что-то пойдет не так с судном обеспечения водолазных работ. Одна из идей заключается в том, чтобы сделать обязательной перевозку спасательной шлюпки с камерой насыщения или потребовать наличие гипербарического эвакуационного блока, чтобы позволить водолазам эвакуироваться в камере насыщения.

8 сессия Подкомитета SSE переработала текст с обязательных формулировок на необязательные, если это не цитата из обязательного требования.

Дальнейшие уточнения, включая дату внедрения, были оставлены на усмотрение Корреспондентской Группы.

***Обслуживание, тщательный осмотр, эксплуатационное испытание, разборка и ремонт спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, спусковых приспособлений и разобщающих механизмов (MSC.402(96))***

Была предложена интерпретация резолюции. Вопрос в отношении понятия «Тип» является продолжением рассмотренного на 104 сессии КБМ (первоначально представленного на 103 сессии КБМ), т.е. поставщики услуг должны быть авторизованы для каждой модели гака или для каждого типа.

Вследствие ограничений по времени и отмечая значительное количество представленной на 105 сессии КБМ информации, председатель попросил отложить обсуждение на 9 сессию Подкомитета SSE или поручить Корреспондентской Группе.

8 сессия Подкомитета SSE согласилась продолжить обсуждение на 9 сессии Подкомитета SSE.

***Перенос***

Вследствие ограничений по времени следующие вопросы были перенесены на 9 сессию Подкомитета SSE, которая планируется к проведению 27 февраля – 3 марта 2023 г.:

- Надежность отдельных важных компонентов силовой установки – электрических машин; и

- Дополнительное освещение во всех каютах пассажирских судов.

***Береговая установка электроснабжения (OPS)***

7 сессия Подкомитета SSE разработала проект временного руководства для одобрения в качестве циркуляра КБМ, включая предварительную связь с терминалами до прибытия и оценку совместимости, а также документы, необходимые на борту.

Однако, 103 сессия КБМ направила вопрос обратно на 8 сессию Подкомитета SSE для дальнейшего уточнения технических вопросов, зависящих от разработки требований к обучению Подкомитетом HTW.

НПО предложила внести корректировки в ссылку на стандарты МЭК. Они также отметили, что существуют конструктивные требования, которые не вписываются в эксплуатационные рекомендации.

Кроме того, они предложили рассмотреть возможность установки выключателя со стороны судна в дополнение к выключателю со стороны берега.

Одно из государств-участников предлагает дополнительные процедуры безопасности, такие как установка блокировки для предотвращения повторного размыкания автоматического выключателя в результате ошибочной операции во время технического обслуживания и заземление оборудования.

Кроме того, возник вопрос об определении понятия «высокое напряжение», хотя руководство следует определению стандарта МЭК, оно противоречит недавнему пересмотру Конвенции ПДНВ.

Из-за нехватки времени 8 сессия Подкомитета SSE отложила обсуждение на 9 сессию Подкомитета SSE.

***Программа работы***

8 сессия Подкомитета SSE согласилась перенести следующий рабочий пункт, относящийся к периоду после двухлетнего периода, на текущий двухлетний период:

- Разработка поправок к Кодексу LSA с целью пересмотра скорости спуска спасательных шлюпок и плотов и дежурных шлюпок грузовых судов;

- Разработка поправок к Кодексу LSA по теплозащитным характеристикам гидротермокостюмов.