



SSE 11

Подкомитет ИМО по судовым системам и оборудованию, 11-я сессия 24-28 февраля 2025 года

Настоящий документ подготовлен Российским морским регистром судоходства в справочных целях и содержит краткое изложение основных результатов заседания органа Международной морской организации (ИМО). В справочных целях в документе отражена основная информация об итогах обсуждений и решениях, принятых в ходе заседаний ИМО.

Ключевые итоги SSE 11:

- Одобрен проект поправок к Международному кодексу по спасательным средствам (новый пункт 4.7.7) с требованиями в отношении устройств для проведения имитационных испытаний свободнопадающих спасательных шлюпок
- Одобрены проекты связанных поправок к ряду документов ИМО
- Одобрен проект Пересмотренных стандартизированных форм отчетности по оценке и испытаниям спасательных средств – персональные спасательные средства (циркуляр MSC.1/Circ.1628/Rev.3)
- Одобрен проект пересмотренного Кодекса практики в отношении атмосферных датчиков масляного тумана (циркуляр MSC.1/Circ.1086)
- Одобрены четыре унифицированных интерпретации положений глав II-1, II-2 СОЛАС, Международного кодекса по спасательным средствам и Международного кодекса по системам пожарной безопасности
- Утвержден типовой учебный курс 3.05 «Освидетельствование спасательных средств и устройств»

Основные вопросы, рассмотренные на заседании (нажмите для перехода):

Спасательные средства

Разработка требований в отношении вентиляции спасательных средств

Разработка требований к оборудованию, используемому при имитации спуска свободнопадающих спасательных шлюпок

Пересмотр главы III СОЛАС и Кодекса КСС

Поправки к главе III СОЛАС и главе IV Кодекса КСС о самовосстанавливающихся или двусторонних спасательных плотках на новых судах

Пересмотр Требований по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту спасательных и дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения (резолюция MSC.402(96))

Испытания гидротермокостюмов

Противопожарная защита

Пересмотр Кодекса практики для атмосферных датчиков масляного тумана

Пересмотр Кодекса МИО с целью разрешить использование новых противопожарных систем и материалов

Пересмотр и совершенствование правила II-2/9 СОЛАС в отношении локализации пожара

Пересмотр главы II-2 СОЛАС и Кодекса СПБ в части обнаружения и контроля пожара на контейнеровозах

Разработка положений о запрете на использование огнетушащей пены с фторосодержащими веществами

Снижение рисков пожаров на судах, перевозящих транспортные средства на новых типах энергии

Унифицированные интерпретации к положениям инструментов ИМО

Одобрение типовых учебных курсов

Двухлетний статус работ и предварительная повестка дня SSE 12

Разное

Другая справочная информация о международном нормотворчестве (нажмите для перехода):

[Итоги сессий органов ИМО](#)

[Статус конвенций и других инструментов ИМО, принятие государствами-членами ИМО](#)

[Общая справка об основных инструментах ИМО](#)

[Новости РС о международной деятельности](#)

© Российский морской регистр судоходства, 2025

Спасательные средства

Разработка требований в отношении вентиляции спасательных средств

История вопроса

КБМ 107 принял поправки к Международному кодексу по спасательным средствам (Кодекс КСС), а также связанным рекомендательным документам ИМО в отношении полностью закрытых спасательных шлюпок (вступление в силу поправок – 1 января 2026 года).

При этом в рамках SSE также обсуждалась возможность распространить требования и на частично закрытые спасательные шлюпки / спасательные плоты. Ввиду расхождения мнений делегаций по этому вопросу, SSE 10 предложил заинтересованным сторонам представить на SSE 11 документы с обоснованием необходимости разработки указанных требований.

SSE11 обсудил целесообразность распространить требования в отношении вентиляции на частично закрытые спасательные шлюпки / спасательные плоты.

С учетом представленных документов, высказанных аргументов «за» и «против» и уровня поддержки делегаций, SSE 11 подтвердил необходимость разработки требований для включения в Кодекс КСС в отношении вентиляции только частично закрытых спасательных шлюпок, разработки соответствующих поправок к Пересмотренным стандартизированным формам отчетности по оценке и испытаниям спасательных средств (циркуляр MSC.1/Circ.1630/Rev.3) и Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (резолюция MSC.81(70)).

В ходе разработки поправок мнения делегаций разделились относительно целесообразности использования порога в 5000 частей на миллион для определения максимально допустимой концентрации CO₂. Часть делегаций выступала за разработку требований предписывающего характера в отношении принудительной и естественной вентиляции.

Дальнейшие действия

Разработка новых требований и рекомендаций продолжится в межсессионный период в формате корреспондентской группы по спасательным средствам. SSE 12 рассмотрит итоги работы корреспондентской группы и другие возможные представленные на сессию предложения по этому вопросу.

Разработка требований к оборудованию, используемому при имитации спуска свободнопадающих спасательных шлюпок

История вопроса

КБМ 101 одобрил включение в повестку дня SSE нового пункта о разработке требований к проектным испытаниям и испытаниям прототипа по мерам, используемым при эксплуатационных испытаниях систем разобщения спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, без фактического спуска спасательной шлюпки.

SSE 10 разработал проект соответствующих поправок к п. 4.7.6.4. Кодекса КСС и поручил межсессионной корреспондентской группе доработать эти поправки, а также поправки к связанным документам (правило III/19 СОЛАС, резолюции MSC.81(70), MSC.402(96), циркуляры MSC.1/Circ.1205/Rev.1, MSC.1/Circ.1529, MSC.1/Circ.1578, MSC.1/Circ.1630/Rev.3) для завершения работы по этому вопросу на SSE 11.

По итогам работы SSE 11 одобрил проект нового правила 4.7.7 Кодекса КСС с требованиями к устройствам, используемым для имитации спуска свободнопадающих шлюпок. Требования предусматривают 6-кратный запас прочности относительно максимальной рабочей загрузки и предела прочности применяемых материалов с учетом применимых статических и динамических нагрузок. Устройства должны быть изготовлены из коррозионноустойчивых материалов без необходимости нанесения на них защитного покрытия или оцинковки.

Разработанные поправки к Кодексу КСС привели к необходимости внесения некоторых изменений в ряд связанных документов:

- Требования по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту спасательных и дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения (резолюция MSC.402(96));
- Пересмотренная рекомендация по испытаниям спасательных средств (резолюция MSC.81(70));
- Пересмотренное руководство по разработке инструкций по эксплуатации и обслуживанию спасательных шлюпок (циркуляр MSC.1/Circ.1205/Rev.1);
- Унифицированная интерпретация в отношении осуществления требований для систем разобщения и захвата спасательной шлюпки (циркуляр MSC.1/Circ.1529);
- Пересмотренное руководство по безопасности во время учений по покиданию судна с использованием спасательных шлюпок (циркуляр MSC.1/Circ.1578);
- Пересмотренные стандартизированные формы отчетности по оценке и испытаниям спасательных средств – спасательные средства (циркуляр MSC.1/Circ.1630/Rev.3).

Что касается планировавшейся разработки связанных поправок к правилу III/19, SSE 11 принял решение не вносить какие-либо изменения чтобы исключить возможное двоякое толкование. Но при очередной публикации СОЛАС Секретариату было предложено актуализировать в сноске к правилу III/19 номер версии Пересмотренного руководства по безопасности во время учений по покиданию судна с использованием спасательных шлюпок (циркуляр MSC.1/Circ.1578/Rev.1) после ее одобрения КБМ.

Дальнейшие действия

КБМ 110 в июне 2025 года рассмотрит и одобрит проект поправок к Кодексу КСС, а также пересмотренные резолюции MSC.402(96)) и MSC.81(70)).

КБМ 111 весной 2026 года примет поправки к Кодексу КСС и резолюции MSC.402(96)), которые вступят в силу 1 января 2028 года. Требования будут применяться к свободнопадающим спасательным шлюпкам, установленным на новые суда, построенные 1 января 2031 года или после этой даты и на существующие суда, при поставке на судно 1 января 2031 года или после этой даты.

КБМ 111 весной 2026 года примет поправки к резолюции MSC.81(70)) и одобрит другие связанные пересмотренные рекомендательные документы для последующей публикации и применения в связке с поправками к Кодексу КСС.

Пересмотр главы III СОЛАС и Кодекса КСС

История вопроса

В 2017 году КБМ 98 принял решение начать комплексный пересмотр главы III «Спасательные средства и устройства» СОЛАС и Кодекса КСС с целью устранения пробелов, несоответствий и неоднозначных положений.

SSE 10 на основе проведенной работы по оценке рисков, связанных с различными этапами использования спасательных средств, подготовил План разработки целей, функциональных требований и ожидаемых характеристик для главы III СОЛАС и Кодекса КСС. Работа ведется в соответствии с Временным руководством ИМО по разработке и применению основанного на уровне безопасности подхода к целевым стандартам (циркуляр MSC.1/Circ.1596), с предполагаемым завершением в 2027 году.

SSE 10 также поручил межсессионной корреспондентской группе начать разработку функциональных требований и ожидаемых характеристик для главы III СОЛАС для продолжения работы на SSE 11. Работа разделена на 10 этапов, совпадающих с различными действиями (фазами), которые связаны с эвакуацией с судна с использованием спасательных средств.

В соответствии с планом работ и представленными на сессию документами SSE 11 продолжил разработку функциональных требований и ожидаемых характеристик для главы III СОЛАС в рамках первых двух фаз «Тревога» и «Следование на посадку». По итогам работы был согласован ряд используемых терминов и определений.

Дальнейшие действия

Проработка вопроса продолжится в формате межсессионной корреспондентской группы по спасательным средствам. Группа должна продолжить разработку функциональных требований и ожидаемых характеристик для главы III СОЛАС на основе имеющихся документов и с учетом результатов обсуждения на SSE 11, в рамках фаз:

- Тревога;
- Следование на посадку;
- Посадка;
- Покидание в безопасное место;
- Ожидание помощи;
- Человек в воде;
- Человек, свалившийся за борт;
- Спасение в спасательное средство;
- Спасение из спасательного средства;
- Перемещение человека.

SSE 12 рассмотрит итоги работы корреспондентской группы и другие возможные представленные на сессию предложения по этому вопросу.

Поправки к главе III СОЛАС и главе IV Кодекса КСС о самовосстанавливающихся или двусторонних спасательных плотках на новых судах

История вопроса

КБМ 99 в 2018 году принял решение о целесообразности рассмотрения вопроса об оснащении всех пассажирских и грузовых судов самовосстанавливающимися или двухсторонними спасательными плотами (кроме плотов вместимостью не более 6 человек).

SSE 10 обсудил возможность разработки поправок к главе III СОЛАС и Кодексу КСС и не смог прийти к консенсусу относительно того, должны ли требования распространяться на новые пассажирские и грузовые суда или только на новые пассажирские суда.

В отсутствие консенсуса SSE 10 призвал заинтересованные стороны представить предложения на SSE 11, среди прочего, в отношении обоснования разработки требований в целом и их области распространения.

SSE 11 обсудил целесообразность разработки требований как в целом, так и их разработки отдельно для пассажирских или грузовых судов. С учетом представленных аргументов «за» и «против» и уровня поддержки делегаций, SSE 11 подтвердил необходимость распространения будущих требований на самовосстанавливающиеся или двусторонние спасательные плоты (кроме плотов вместимостью 6 человек) на новых грузовых и пассажирских судах.

SSE 11 также поддержал целесообразность введения переходного периода для применения новых требований после их вступления в силу с тем, чтобы дать отрасли больше времени на подготовку.

В отношении возможных исключений из области распространения будущих требований, на данном этапе было поддержано только исключение спасательных плотов вместимостью до 12 человек, безотносительно способа спуска на воду.

Дальнейшая работа поручена межсессионной корреспондентской группе по спасательным средствам, которая должна продолжить разработку поправок к главе III СОЛАС и Кодексу КСС на основе имеющихся документов и с учетом результатов обсуждения на SSE 11. Также была отмечена необходимость разработки в перспективе поправок к ряду других связанных положений документов ИМО.

Дальнейшие действия

Проработка вопроса продолжится в межсессионный период в формате корреспондентской группы по спасательным средствам.

SSE 12 рассмотрит итоги работы корреспондентской группы и другие возможные представленные на сессию предложения по этому вопросу.

Пересмотр Требований по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту спасательных и дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения (резолюция MSC.402(96))

История вопроса

КБМ 107 в 2023 году принял решение о необходимости комплексного пересмотра Требований по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту спасательных и дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения (резолюция MSC.402(96)), которые дополняют положения правила III/20 СОЛАС.

Работа по пересмотру фокусировалась на определении проблем, связанных с безопасностью, и препятствий для последовательного применения Требований. SSE 10 рассмотрел более 20 обнаруженных проблем и препятствий и установил, что приоритетным является разработка определений терминов «производитель / make» и «тип / type» в отношении спасательных средств для целей применения положений документа.

Корреспондентской группе было поручено разработать определения с прицелом на выработку решения на SSE 11.

SSE 11 в ходе сессии продолжил обсуждение списка обнаруженных проблем и препятствий, связанных с безопасностью, решение которых необходимо для последовательного и единообразного применения положений резолюции MSC.402(96).

В отношении определений терминов SSE 11 в целом согласовал формулировки при понимании, что в ходе дальнейшей работы над документом возможно внесение каких-либо изменений в эти определения:

- «производитель / make» – производитель типа, модели и серии оборудования в соответствии с применимыми документами об одобрении;
- «тип / type» – категория оборудования с общими функциональными и проектными характеристиками;
- «модель / model» – конкретная версия оборудования, как указано в документах об одобрении;
- «серия / series» – перечень моделей одного производителя с общими проектными характеристиками и требованиями по обслуживанию.

С учетом итогов обсуждения списка проблем и препятствий SSE 11 призвал заинтересованные государства и международные организации представить на следующую сессию предложения в отношении уточнения необходимости уполномочивать производителей в качестве поставщиков услуг проводить обслуживание как собственных изделий, так изделий других производителей.

SSE 11 также призвал ISO рассмотреть итоги дискуссии и привести собственные стандарты в соответствие с разработанными определениями, для возможности использовать сноски на эти стандарты в резолюции MSC.402(96).

Дальнейшие действия

Комплексный пересмотр Требований по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту спасательных и дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения (резолюция MSC.402(96)) продолжится на SSE 12 с учетом содержания представленных на сессию документов.

Испытания гидротермокостюмов

История вопроса

КБМ 107 в 2023 году принял Пересмотренную рекомендацию по испытанию спасательных средств (резолюция MSC.544(107)), в которую было включено обновленное положение о процедурах испытания гидротермокостюмов.

С учетом продолжающейся параллельно разработки стандарта ISO по испытаниям гидротермокостюмов, SSE 10 принял решение о целесообразности продолжения обсуждения этого вопроса на SSE 11, в том числе в контексте использования при испытаниях с использованием специальных тепловых манекенов.

Также SSE 10 поручил Секретариату с учетом имеющихся ресурсов разработать новый модуль базы данных ИМО GISIS со списком признанных морскими администрациям лабораторий, которые проводят испытания с тепловыми манекенами в соответствии с методикой в международном стандарте ISO 15027-3.

В отсутствие представленных на сессию документов с конкретными предложениями, SSE 11 принял решение о целесообразности сохранить этот пункт в повестке дня SSE на 2026 год.

В отношении вопроса создания нового модуля базы данных ИМО GISIS SSE 11 принял к сведению информацию Секретариата о том, что в настоящее время проводится анализ эффективности работы GISIS в целом, по результатам которого будут приниматься решения об ее совершенствовании, включая разработку новых модулей. Соответственно, на данный момент разработка нового модуля, запрошенного SSE 10, не ведется.

Дальнейшие действия

Вопрос сохранится в повестке дня SSE 12. Обсуждение продолжится в зависимости от итогов работы ISO по совершенствованию применимых стандартов и содержания документов государств и международных организаций, которые могут быть представлены на SSE 12.

Противопожарная защита

Пересмотр Кодекса практики для атмосферных датчиков масляного тумана

История вопроса

КБМ 107 в 2023 году согласовал включение в повестку дня SSE вопроса по обновлению Кодекса практики для атмосферных датчиков масляного тумана (циркуляр MSC.1/Circ.1086) для разработки более эффективных рекомендаций по предотвращению пожаров путем обнаружения опасных уровней содержания в воздухе летучих горючих веществ и паров нефтепродуктов на судах.

SSE 11 поручено разработать проект на основе представленных предложений государств и международных организаций.

SSE 11 рассмотрел и одобрил проект пересмотренного Кодекса практики для атмосферных датчиков масляного тумана. В ходе обсуждения делегации согласились, что нет необходимости дополнять Кодекс положениями, связанными с использованием альтернативных видов топлива. В ИМО уже ведется разработка различных рекомендаций по этому вопросу, включая аспекты обеспечения безопасности при протечках.

По итогам дискуссии в пересмотренный проект Кодекса был внесен ряд принципиальных по сравнению с прежней версией изменений:

- рекомендация одобрять датчики в соответствии с приемлемыми для морской администрации международными стандартами, например ISO 16437:2012;
- возможность калибровки датчиков пользователем в соответствии с инструкцией производителя;
- рекомендации в отношении индикаций срабатывания;
- уточнение рекомендованного содержания инструкции изготовителя датчика (порядок и процедуры установки, калибровки, настройки использования и обслуживания; эксплуатационные ограничения; индикация срабатывания; устройство; описание работы; технические данные; действия в случае неполадок; информация о запасных частях).

Дальнейшие действия

КБМ 110 в июне 2025 года рассмотрит и одобрит проект пересмотренного рекомендательного Кодекса практики для атмосферных датчиков масляного тумана для последующей публикации посредством циркуляра серии MSC.1.

Пересмотр Кодекса МИО с целью разрешить использование новых противопожарных систем и материалов

История вопроса

КБМ 103 в 2021 году включил в повестку дня SSE вопрос о пересмотре Международного кодекса по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года (Кодекс МИО) с целью учета новых технологий постройки, инновационных противопожарных систем и материалов, а также разработанных унифицированных интерпретаций Кодекса МИО и актуальных стандартов ИСО по испытаниям на огнестойкость.

SSE 10 рассмотрел представленные материалы о различных проблемных положениях Кодекса МИО и о включении в него новых материалов и способов постройки. В рамках этой работы решено определить подходящие способы испытаний с целью допуска новых материалов, обладающих уникальными свойствами в части огнестойкости, а также выявить значимые с точки зрения объема одобрения факторы.

Также было принято решение о целесообразности разработки поправок к Кодексу МИО совместно с возможными поправками к правилу II-2/9 СОЛАС «Локализация пожара» (в связке с работами в рамках соответствующего пункта повестки дня SSE).

Ввиду нехватки времени SSE 11 не смог предметно рассмотреть этот вопрос и поручил его проработку межсессионной корреспондентской группе по противопожарной защите, созданной по итогам сессии.

Дальнейшие действия

Проработка вопроса продолжится в межсессионный период в формате корреспондентской группы по противопожарной защите.

SSE 12 рассмотрит итоги работы корреспондентской группы и другие возможные представленные на сессию документы по этому вопросу.

Пересмотр и совершенствование правила II-2/9 СОЛАС в отношении локализации пожара

История вопроса

КБМ 104 в 2021 году принял решение о включении в свою рабочую программу и повестку дня одной из будущих сессий SSE предложение о пересмотре правила II-2/9 СОЛАС «Локализация пожара» с целью устранения разночтений, учета разработанных с момента принятия этого правила рекомендаций и унифицированных интерпретаций, касающихся противопожарных конструкций, изоляционных материалов.

SSE 10 принял решение о включении вопроса в повестку SSE 11, в рамках которого также предполагается актуализировать содержащиеся в правиле II-2/9 таблицы с требованиями по огнестойкости переборок, разделяющих смежные помещения.

Ввиду нехватки времени SSE 11 не смог предметно рассмотреть этот вопрос и поручил его проработку межсессионной корреспондентской группе по противопожарной защите, созданной по итогам сессии.

Дальнейшие действия

Проработка вопроса продолжится в межсессионный период в формате корреспондентской группы по противопожарной защите.

SSE 12 рассмотрит итоги работы межсессионной корреспондентской группы и другие возможные представленные на сессию документы по этому вопросу.

Пересмотр главы II-2 СОЛАС и Кодекса СПБ в части обнаружения и контроля пожара на контейнеровозах

История вопроса

В связи с участившимися случаями возгораний содержимого контейнеров на контейнеровозах КБМ 102 в 2020 году включил в повестку дня SSE новый пункт о разработке поправок к главе II-2 СОЛАС и Международному кодексу по системам противопожарной безопасности (Кодекс СПБ) касательно повышения эффективности обнаружения и контроля пожара в грузовых помещениях и на грузовой палубе контейнеровозов.

SSE рассматривал предложения в рамках этого пункта повестки дня с учетом необходимости всесторонней оценки рисков возникновения пожара и способов их снижения. Для этих целей учитывались результаты профильных исследований по формализованной оценке безопасности и соответствующие рекомендации по вариантам управления рисками.

SSE 10 и созданная по его итогам корреспондентская группа продолжили проработку приоритетных направлений совершенствования международно-правового регулирования, а именно использования систем видеонаблюдения пожара; защиты трюмных крышек; производительности пожарного насоса, типа и количества экипировки пожарных; конструктивной противопожарной защиты и др.

SSE 11 рассмотрел предложение о разработке Руководства по расчёту системы откачки воды в грузовых трюмах контейнеровозов и добавлению ссылки на него в правило II-2/19.3.1.3 СОЛАС. В этой связи была обозначена необходимость проведения оценки последствий, связанных с остойчивостью судна, а также учетом характера груза. По итогам обсуждения было предложено отложить рассмотрение вопроса и в перспективе запросить мнение двух профильных органов ИМО - Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) и Подкомитета по перевозке грузов и контейнеров (CCC).

В рамках этого пункта повестки SSE 11 также продолжил разработку:

- поправок к правилу II-2/7 СОЛАС о необходимости иметь на контейнеровозах портативные инфракрасные тепловизоры для определения потенциальных очагов возгорания;
- поправок к правилу II-2/10.7.3 СОЛАС с требованиями по оснащению контейнеровозов копьеобразным распылителем водяного тумана, совместно с разработкой Руководства ИМО по разработке, эксплуатации, испытанию и одобрению таких устройств, которые должны использоваться для тушения очага возгорания внутри контейнера
- новых требований о применении системы видеонаблюдения пожара на грузовой палубе контейнеровозов, а также о разработке стандарта одобрения таких систем;
- поправок к Руководству по проектированию, эксплуатационным характеристикам, испытаниям и одобрению стационарных и мобильных стволов (мониторов), используемых для защиты палубных грузовых зон судов, спроектированных и изготовленных для перевозки пяти или более ярусов контейнеров на палубе или над ней (циркуляр MSC.1/Circ.1472). Поправки касаются рекомендаций в отношении мобильных лафетных стволов.

Дальнейшие действия

Работа по вышеуказанным направлениям продолжится в межсессионный период в формате корреспондентской группы по противопожарной защите. SSE 12 рассмотрит итоги работы корреспондентской группы и другие возможные представленные на сессию документы по этому вопросу повестки дня.

Разработка положений о запрете на использование огнетушащей пены с фторосодержащими веществами

История вопроса

КБМ 107 в 2023 году принял поправки к главе II-2 СОЛАС и Международным кодексам по безопасности высокоскоростных судов 1994 года и 2000 года. (резолюции MSC.532(107), MSC.536(107) и MSC.537(107)) в отношении запрета на использование огнетушащей пены, содержащей перфтороктановую сульфоновую кислоту (ПФОС), который будет применяться к существующим судам не позднее первого освидетельствования после 1 января 2026 года или судам, построенным 1 января 2026 года или после этой даты.

При этом КБМ 107 поручил SSE обсудить необходимость разработки запрета на использование других типов огнетушащих пен, содержащих фторированные вещества, в дополнение к ПФОС.

В ходе последующих обсуждений на SSE 9 делегациями было отмечено, что к распространению запрета на другие типы огнетушащих пен с содержанием фторированных веществ необходимо подходить осторожно и принимать решения на основе детального анализа и обоснований. Соответственно, SSE 10 призвал заинтересованные стороны представить какие-либо предложения на следующую сессию.

На SSE 11 документов по этому вопросу представлено не было. В ходе обсуждения было отмечено, что помимо фторированных веществ, в Приложение А (вещества, подлежащие ликвидации) Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях 2001 года рекомендовано внести длинноцепочечные перфторированные карбоновые кислоты (PFCA). Конференция сторон Стокгольмской конвенции рассмотрит эту рекомендацию в мае 2025 года, и в зависимости от решения, возможны какие-либо действия со стороны SSE в отношении разработки запрета этих веществ посредством документов ИМО.

Соответственно, SSE 11 решил сохранить этот пункт в повестке дня и призвал заинтересованные стороны представить предложения на следующую сессию.

Дальнейшие действия

Вопрос будет рассмотрен на SSE 12 в 2026 году в зависимости от содержания представленных документов и результатов Конференции сторон Стокгольмской конвенции. При отсутствии предложений вопрос будет считаться закрытым, и пункт будет исключен из повестки SSE.

Снижение рисков пожаров на судах, перевозящих транспортные средства на новых типах энергии

История вопроса

За последние годы было отмечено увеличение количества инцидентов с возгораниями при морской перевозке транспортных средств, оснащенных, в частности, электрическими батареями. В этой связи в 2021 году КБМ 104 принял решение о необходимости проведения комплексной оценки применимых требований в отношении обнаружения пожара, противопожарной защиты и борьбы с пожаром в помещениях для перевозки автомобилей, специальных и ро-ро помещениях на судах, перевозящих транспортные средства на новых типах энергии.

SSE было поручено рассмотреть необходимость разработки соответствующих поправок к главе II-2 СОЛАС и Кодексу СПБ), а также каких-либо связанных рекомендаций по снижению рисков возникновения пожаров.

SSE 10 разработал план соответствующих работ, включающих комплексный анализ новых технологий и статистики инцидентов, определение опасностей, связанных с транспортными средствами на новых типах энергии по сравнению с обычными транспортными средствами с ДВС, определение пробелов в регулировании и разработку рекомендаций в отношении конкретных положений инструментов ИМО, подлежащих изменению.

Работа была продолжена в межсессионный период, и на рассмотрение SSE 11 вынесен отчет корреспондентской группы с соответствующими наработками, а также другие связанные предложения государств и международных организаций.

SSE 11 рассмотрел представленные на сессию документы по вопросам, связанным с разработкой требований для систем обнаружения пожаров, использования видеонаблюдения в помещениях для перевозки транспортных средств для целей подтверждения пожара, различными способами и инновационными технологиями обеспечения противопожарной защиты.

С целью более эффективной и структурированной разработки требований в условиях недостатка времени, высокой загрузки SSE 11 и большого предполагаемого объема работ, SSE 11 на данном этапе сосредоточился на разработке более детальных шагов и этапов выполнения плана работ.

Дальнейшие действия

Работа над дальнейшим наполнением плана работ и обсуждением отдельных аспектов будущих поправок продолжится в межсессионный период в формате корреспондентской группы по противопожарной защите и далее на SSE 12.

Обсуждение предполагается сосредоточить на следующих вопросах:

- определение угроз, связанных с морской перевозкой транспортных средств на новых типах энергии, и соответствующих вариантов управления рисками;
- уточнение способов пожаротушения литиевых батарей;
- разработка систем контроля состояния батарей с целью обнаружения и предотвращения возгораний при транспортировке.

На данный момент предполагается, что соответствующие поправки к СОЛАС и другим связанным инструментам ИМО должны вступить в силу 1 января 2032 года в случае, если они будут разработаны и приняты до 1 июля 2030 года.

Унифицированные интерпретации к положениям инструментов ИМО

История вопроса

Постоянный пункт повестки дня SSE позволяет государствам и международным организациям представлять на рассмотрение проекты унифицированных интерпретаций профильных международных инструментов.

Унифицированные интерпретации носят рекомендательный характер, они не должны изменять требования обязательных инструментов ИМО и не должны противоречить положениям этих инструментов.

Унифицированные интерпретации в случае одобрения публикуются посредством циркуляров ИМО.

SSE 11 по результатам рассмотрения одобрил четыре унифицированные интерпретации профильных инструментов ИМО:

- унифицированная интерпретация пункта 2.4.2.2 Главы 9 Кодекса СПБ – для целей уточнения требований о расположении в защищаемых помещениях комбинированных (тепловых и дымовых) датчиков с точки зрения площади помещения и расстояния между датчиками. Предлагаются два графических варианта их наиболее оптимального размещения: в виде шестигранника или квадрата с установленной длиной стороны в зависимости от формы и площади помещения;
- унифицированная интерпретация пунктов 6.1.1.3 и 6.1.2.2 Кодекса КСС – уточняет, что для грузовых судов ручной подъем дежурной шлюпки следует рассматривать как часть подготовки к спуску на воду, но не как часть процесса спуска на воду, а термин «спусковой механизм» включает ручной подъем дежурной шлюпки перед посадкой на борт для последующего спуска;
- унифицированная интерпретация правила II-2/10.11 СОЛАС и правила 7.9.4 Международных кодексов по безопасности высокоскоростных судов 1994/2000 – уточняет требования о запрете с 1 января 2026 года использования средств пожаротушения, содержащих ПФОС, в части используемой терминологии, пороговых значений концентрации ПФОС по массе; также для подтверждения соответствия огнетушащего вещества применимым требованиям предложено проводить проверку декларации изготовителя с указанием в ней типа пены, периода производства, номера партии; для огнетушащих веществ, поставленных на судно до 1 января 2026 года, если отсутствует декларация изготовителя или лабораторные отчеты об испытаниях, предложено проводить отбор проб и испытания в соответствии с признанным стандартом;
- унифицированная интерпретация правила II-1/3-13.2.4 СОЛАС – для упрощения единообразного документирования испытаний под нагрузкой и тщательной проверки существующих несертифицированных подъемных устройств, установленных до 1 января 2026 года, предлагается использовать «фактическое заявление» в качестве формы документа, подтверждающего испытания; такое заявление может быть выпущено организацией, одобренной морской администрацией или признанной организацией.

На доработку в межсессионный период в формате корреспондентской группы был направлен проект унифицированной интерпретации правила II-2/4.2.4 касающейся установки самозакрывающегося клапана малого диаметра на измерительных трубопроводах легковоспламеняющихся жидкостей в танках, иных чем топливные и масляные.

В отношении проекта унифицированной интерпретации пункта 2.1.3.3 главы 5 Кодекса СПБ (расположить средства управления стационарной системой газового пожаротушения за пределами защищаемых помещений) SSE 11 принял решение, что предлагаемый проект не соответствует установленным критериям для унифицированных интерпретаций.

Дальнейшие действия

КБМ 110 в июне 2025 года одобрит унифицированные интерпретации для публикации посредством циркуляра(ов) серии MSC.1. SSE 12 рассмотрит доработанный корреспондентской группой проект унифицированной интерпретации правила II-2/4.2.4.

Одобрение типовых учебных курсов

История вопроса

SSE 10 согласовал необходимость пересмотра Типового учебного курса 3.05 «Освидетельствование противопожарных устройств», создал межсессионную Группу обзора по пересмотру курса и утвердил круг ее ведения. На SSE 11 представлен отчет Группы и подготовленный ей пересмотренный учебный курс для рассмотрения и утверждения.

В рамках созданной редакционной группы SSE 11 рассмотрел и утвердил пересмотренный Типовой учебный курс «Освидетельствование противопожарных устройств».

SSE 11 также одобрил круг ведения для межсессионной Группы обзора по пересмотру Типового учебного курса 3.06 «Освидетельствование спасательных средств и устройств».

Дальнейшие действия

Секретариат проведет редактирование пересмотренного и утвержденного SSE 11 Типового учебного курса 3.05 и подготовит документ к публикации. Утвержденные типовые учебные курсы доступны для приобретения через веб-сайт ИМО.

В межсессионный период будет проведена работа по пересмотру Типового учебного курса 3.06 «Освидетельствование спасательных средств и устройств» для рассмотрения и утверждения на SSE 12 в 2026 году.

Двухлетний статус работ и предварительная повестка дня SSE 12

SSE 11 рассмотрел предложения о включении в повестку дня SSE 12 ряда пунктов, которые ранее были уже одобрены КБМ для проработки в ходе одной из будущих сессий SSE:

- пересмотр Руководства по обслуживанию и проверкам стационарных систем углекислотного пожаротушения (циркуляр MSC.1/Circ.1318/Rev.1) с целью уточнения положений об испытаниях и проверках баллонов CO₂;
- разработка поправок к пункту 2.1.2.5 главы 5 Кодекса СПБ с температурными требованиями к материалам прокладок в трубопроводах противопожарных систем в защищаемых помещениях.

С целью перераспределить нагрузку между Подкомитетами, SSE 11 принял решение рекомендовать КБМ 110 перенести в повестку Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) новый пункт о пересмотре Руководства ИМО по применению пластиковых труб на судах (резолюция A.753(18)).

Разное

SSE 11 рассмотрел несколько документов, которые не попали в те или иные пункты повестки дня и принял следующие решения:

- согласовал необходимость обновить в Кодексе КСС сноски на актуальную версию стандарта ИСО 18813-2022 «Спасательное оборудование, спасательные средства и спасательные шлюпки»;
- относительно разночтений в Кодексе КСС и стандарте ИСО 18813-2022 «Спасательное оборудование, спасательные средства и спасательные шлюпки» по предельному содержанию влаги в пищевых рационах, рекомендовал ИСО актуализировать стандарт;
- согласился, что увеличение до 0,2 бар значения минимального открытия газоотводного клапана давления/вакуума на грузовых танках танкеров, перевозящих сырую нефть, не представляет рисков для безопасности судна. Соответственно, Подкомитету по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR), который рассматривал вопрос в контексте сокращения выбросов летучих органических соединений в атмосферу, рекомендовано учесть мнение SSE при дальнейшей проработке этого вопроса.

Этот документ подготовлен Российским морским регистром судоходства в справочных целях и содержит краткое изложение основных результатов заседания органа ИМО. В справочных целях в документе отражена основная информация об итогах обсуждений и решениях, принятых в ходе заседаний ИМО. Аналогичная информация о других заседаниях ИМО доступна на сайте PC.

Документ не претендует на абсолютную полноту охвата всех аспектов морской индустрии, предпочтение отдается техническим требованиям и направлен на то, чтобы сориентировать клиентов Российского морского регистра судоходства и всемерно способствовать их готовности к выполнению таких требований. Хотя были приложены все усилия, чтобы обеспечить точность предоставленной информации, Российский морской регистр судоходства не дает никаких заверений или гарантий относительно полноты или точности представленной информации. Более того, Российский морской регистр судоходства снимает с себя всякую ответственность за какие-либо ошибки или ущерб, причиненный какими-либо неточностями, содержащимися в представленной информации, или последствиями действий или бездействия какого-либо лица на её основе.

Если у вас возникнут вопросы, просим обращаться в Международный отдел PC: <https://rs-class.org/ru/register/contacts/>