**7 сессия SDC - Подкомитета ИМО по проектированию и конструкции судна   
(3–7 февраля 2020 г.)**

7 сессия Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC7) состоялась в период с 3 по 7 февраля 2020 г. в Штаб-квартире Международной морской организации (ИМО).

***Пересмотренные Пояснительные записки (EN) к Правилам главы II-1 Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии (Резолюция MSC.429(98))***

7 сессия SDC завершила работу над проектом поправок к главе II-1 СОЛАС с целью обеспечения единства между частями В-2 и В-4 Конвенции СОЛАС, глава II-1, в отношении водонепроницаемости, а 101 сессия КБМ одобрила проект поправок с целью его принятия на 102 сессии КБМ.

По окончании работы над проектом поправок к главе II-1 Конвенции СОЛАС было решено внести последующие поправки в сопутствующие положения Пересмотренных пояснительных записок к правилам главы II-1 Конвенции СОЛАС «Деление на отсеки и остойчивость в поврежденном состоянии» (Резолюция MSC.429(98)).

От МАКО потребовалось:

- разъяснение требований к не полностью герметичным дверям выше палубы переборок, которые стали периодически погруженными (полностью или частично) при углах крена в требуемом диапазоне положительной остойчивости, в частности в отношении к противоречивым требованиям к таким дистанционно управляемым скользящим дверям, которые также должны отвечать требованиям к пожарной безопасности Правила II-2/9.4.1.1 Конвенции СОЛАС.

- разъяснение положений о предотвращении прогрессирующего затопления в Пересмотренных пояснительных записках к Правилам главы II-1 Конвенции СОЛАС «Деление на отсеки и остойчивость в поврежденном состоянии» (Резолюция MSC.429(98)), Правилам II-1/7.7 и II-1/7-1 Конвенции СОЛАС в отношении формулировки «в том же порядке, что их подкрепляющая конструкция» для труб и клапанов и их разделяющем расстоянии до переборки или палубы и предложение вместо этого применять разделяющее расстояние в 450 мм.

7 сессия Подкомитета SDC успешно завершила работу над проектом консолидированных Пересмотренных пояснительных записок и проектом сопутствующей Резолюции MSC с целью принятия на 102 сессии Комитета по безопасности на море в качестве Резолюции MSC.429(98)/Rev.1.

***Проект Пояснительных записок*** ***к Правилу II-1/7-2.5.5 Конвенции СОЛАС***

7 сессия Подкомитета SDC согласилась, что новые Пояснительные записки не обязательны, т. к. новые поправки к Конвенции СОЛАС не вносят изменений в смысл требований.

***Пояснительные записки*** ***к Правилам II-1/17.1 и II-1/17.2 Конвенции СОЛАС***

7 сессия Подкомитета SDC согласовала некоторые изменения к Пояснительным запискам к Правилам II-1/17.1 и 17.2 Конвенции СОЛАС с целью обеспечения ясности в отношении освобождения от соблюдения новых норм.

Ссылки на Правило II-2/9.4.1.1.2 Конвенции СОЛАС были заменены на актуализированные ссылки на Правило II-2/9.4.1.1.3.

***Пояснительные записки*** ***к Правилу II-1/17.3 Конвенции СОЛАС***

7 сессия Подкомитета SDC согласилась, что для того чтобы признать способность дверей предотвращать проникновение воды при периодических погружениях в требуемом диапазоне положительной остойчивости, двери должны соответствовать напору воды высотой минимум 1 м.

Эта величина напора является достаточной для данной области применения и должна представлять единый стандарт для одобрения этих дверей.

Поскольку двери расположены выше палубы переборок, они должны отвечать сочетанию требований к водонепроницаемости и пожарной безопасности. В данном контексте эти двери должны отвечать требованиям к пожарной безопасности главы II-2 Конвенции СОЛАС, и поскольку эти двери не являются водонепроницаемыми дверями, соответствующими требованиям Правила II-1/13, исключения для водонепроницаемых дверей в главе II-2 не применяются.

На основании этого 7 сессия Подкомитета SDC согласилась включить соответствующие дополнительные требования к таким дверям на основании требований к водонепроницаемым дверям, изложенным в Правиле 13.

***Пояснительные записки*** ***к Правилам II-1/7.7, 1.1.1 и II-1/17.2 к Конвенции СОЛАС***

7 сессия Подкомитета SDC согласилась добавить положение о том, что ни в каком случае разделяющее расстояние с каждой стороны переборки или палубы не должно составлять более 450 мм, измеренное от клапанов вблизи края переборки или палубы. Подкомитет также согласился включить в Пояснительные записки необходимые статьи в отношении освобождения от соблюдения новых норм.

***Частично водонепроницаемые скользящие двери выше палубы переборок***

7 сессия Подкомитета SDC согласилась, что намерение включить эти не полностью герметичные двери в положение о «не применяемых» Правила II-2/9.4.1.1.5 Конвенции СОЛАС в отношении водонепроницаемых дверей с механическим приводом.

***Проект поправок к разделу 3 циркуляра MSC.1/CIRC.1572 в отношении требований к водонепроницаемым дверям главы II-1, части В-1 Конвенции СОЛАС***

6 сессия Подкомитета SDC рассмотрела актуализированную Унифицированную интерпретацию МАКО SC156 «Двери в водонепроницаемых переборках грузовых и пассажирских судов» (УИ SC156/Rev/1), которая требует внесения последующих поправок в соответствующие положения циркуляра MSC.1/Circ.1464, который был заменен циркуляром MSC.1/Circ.1572.

На 7 сессии Подкомитета SDC была завершена работа над проектом поправок к разделу 3 MSC.1/Circ.1572 с целью его представления на 102 сессию КБМС для одобрения.

В частности, 7 сессия Подкомитета SDC согласовала, что:

- в отношении пунктов 3.5.1 и 3.5.4 для пассажирских судов аварийная сигнализация должна располагаться на центральной панели управления навигационного мостика. Для грузовых судов аварийная сигнализация должна располагаться на навигационном мостике;

- соответствующая ссылка в сносках 5 и 6 к Кодексу по извещателям и индикаторам, 2009 г. \*Резолюция А.1021(26)).

Пересмотренный Циркуляр MSC.1/Circ.1572 должен применяться только к судам, построенным на 1 января 2020 г. или после этой даты или начиная с даты вступления в силу пересмотренного циркуляра.

***Потребность в разработке руководства к Правилу II-1/22.3 Конвенции СОЛАС***

Положение в Правиле II-1/22.3,в котором содержится требование к Администрации допустить применение на грузовых судах любых водонепроницаемых дверей, которые могут быть открыты во время навигации.

В этой связи были выражены сомнения по поводу того, что в настоящий момент не имеется руководства для грузовых судов в этом отношении, т. к. пересмотренное Руководство по водонепроницаемым дверям на пассажирских судах, которые могут быть открыты во время навигации (MSC.1/Circ.1564), применяются только к пассажирским судам.

Отмечая, что Правило II-1/22.3 Конвенции СОЛАС относится к руководству, выпущенному Организацией, которое должны учитывать Администрации при выдаче разрешения на водонепроницаемые двери, которые могут быть открыты во время навигации, 7 сессия Подкомитета SDC согласилась включить новую Пояснительную записку к Правилу II-1/22.3, пояснив, что для грузовых судов такие разрешения остаются на усмотрение Администрации.

7 сессия Подкомитета SDC предположила, что не имеется необходимости в разработке руководства к Правилу II-1/22.3 Конвенции СОЛАС в отношении открывания водонепроницаемых дверей во время навигации на грузовых судах.

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

На своей тридцать третьей сессии Ассамблея приняла Резолюцию А.1137(31) по временны мерам для судов, не сертифицированным в соответствии с Конвенцией СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах, призвав государства-участники на добровольной основе внедрить меры безопасности Полярного кодекса, насколько это практически осуществимо, на судах, не сертифицированных на соответствие Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах, включая рыболовные суда длиной 24 м и более, а также прогулочные яхты валовой вместимостью 300 и выше, не занятых в коммерческой деятельности.

7 сессия Подкомитета SDC рассматривала проект Руководства по мерам безопасности для рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в полярных водах (Руководство по рыболовным судам), и проект Руководства по прогулочным яхтам валовой вместимость 300 и выше, не занятых в коммерческой деятельности, эксплуатирующихся в полярных водах (Руководство по прогулочным яхтам).

***Проект руководства по рыболовным судам длиной 24 м и более, эксплуатирующимся в полярных водах***

7 сессия Подкомитета SDC согласовала проект Руководства по рыболовным судам длиной 24 м и более и эксплуатирующихся в полярных водах, а также сопутствующий проект циркуляра MSC в отношении комментариев от 7 сессии Подкомитета HTW по пункту 11.5 с целью представления на 103 сессию КБМ для одобрения.

***Кейптаунское соглашение***

7 сессия Подкомитета SDC приняла решение, что в отношении проекта Руководства по рыболовным судам согласование с положениями Кейптаунского соглашения 2012 г. должно быть достигнуто без прямой отсылки к содержащимся в нем положениям, учитывая необязательный характер проекта руководства.

Вследствие того, что Кейптаунское соглашение ожидало вступления в силу, 7 сессия Подкомитета SDC согласилась только включить общую ссылку в раздел «Вводная часть», т. е. «Это Руководство разработано для приведения его в соответствие с рассматриваемым Кейптаунским соглашением 2012 г.».

Другие прямые ссылки на Кейптаунское соглашение 2012 г. в проекте руководства не согласовывались.

В проекте руководства было удалено определение рыболовных судов в соответствии с решением в отношении удаления предложенных вариантов в определении прогулочной яхты.

В отношении индивидуального комплекта средств жизнеобеспечения и коллективного комплекта средств жизнеобеспечения 7 сессия Подкомитета SDC подготовила измененные перечни стандартных элементов для включения в индивидуальный комплект и групповой комплект средств жизнеобеспечения.

***Проект руководства по прогулочным судам валовой вместимостью 300 и выше, не занятым в коммерческих операциях в полярных водах***

7 сессия SDC согласовала проект Руководства по прогулочным яхтам валовой вместимостью 300 и выше, не занятым в коммерческой деятельности в полярных водах, а также проект сопутствующего циркуляра MSC с целью представления на 103 сессии КБМ для одобрения.

Подкомитет согласился внести измененные перечни стандартных элементов для включения в индивидуальный комплект и групповой комплект средств жизнеобеспечения.

В дополнение к этому, Подкомитет согласился внести в раздел 4.1 этого руководства положение о наличии гидрокомбинезонов на борту судна.

В ходе обсуждения раздела по навигационному оборудованию было отмечено, что ряд требований к различным судам в соответствии с Главой V Конвенции СОЛАС, например, суда валовой вместимостью менее 150. осуществляющим любые рейсы, и судам валовой вместимостью ниже 500, не занятым в международных рейсах, может иметь влияние на прогулочные яхты валовой вместимостью 300 и выше, не занятые в коммерческой деятельности в полярных водах.

В этом контексте было согласовано, что Администрациям должно быть предложено применить навигационные положения в проекте Руководства по прогулочным яхтам валовой вместимостью 300 и выше, не занятым в коммерческой деятельности в полярных водах. В отношении обмена сообщениями и планирования рейса 7 сессия Подкомитета SDC согласилась применять положения, аналогичные тем, которые включены в проект Руководства по рыболовным судам длиной 24 м.

***Рассмотрение пробелов в нормативно-правовом регулировании***

7 сессия Подкомитета SDC рассматривала вопрос о том, что прогулочные яхты валовой вместимостью 300 и выше, но менее 500, занятые в коммерческой деятельности, т. е. коммерческие яхты и грузовые суда валовой вместимостью от 300 до 500, не рассматриваются в проекте Руководства или в соответствии с Конвенцией СОЛАС и, таким образом, существует пробел в нормативно-правовом регулировании.

В этом контексте 7 сессия Подкомитета SDC призвала заинтересованные стороны и международные организации представить предложения для рассмотрения возникшего пробела в нормативно-правовом регулировании.

***Проект временного руководства в отношении критериев остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения***

7 сессия Подкомитета SDC рассмотрела проект временного руководства по критериям остойчивости второго поколения (временное руководство) в отношении оценки остойчивости в неповрежденном состоянии для движения судна в волнах в качестве проекта инструмента, состоящего из трех комплектов временных руководств, а именно руководства по критериям неуязвимости, прямой оценке потери остойчивости и эксплуатационным мерам.

6 сессия Подкомитета SDC согласилась консолидировать три отдельных проекта временных руководств по критериям остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения (т. е. проект временного руководства: по критериям неуязвимости, по спецификации процедур прямой оценки остойчивости и по подготовке эксплуатационных ограничений и эксплуатационного руководства) в единый комплект руководств для включения всех пяти режимов потери остойчивости с целью завершения работы по данному вопросу на 7 сессии Подкомитета.

7 сессия Подкомитета SDC согласовала проект временного руководства по критериям остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения и сопутствующий проект циркуляра MSC с целью одобрения на 102 сессии КБМ.

Государствам-участникам и всем заинтересованным сторонам предлагается использовать дополненное временное руководство в качестве дополнительных мер при применении требований обязательных критериев Части А Международного кодекса остойчивости судов в неповрежденном состоянии.

7 сессия Подкомитета SDC, отмечая преимущество, не ограниченное определенными пунктами/разделами проекта временного руководства при составлении проекта, завершением работы над ним и, при необходимости, внесением поправок в пояснительные записки, согласилась удалить из текста все ссылки на проект Пояснительных записок.

***Проект пояснительных записок*** ***по критериям остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения***

7 сессия Подкомитета SDC обсудила приемлемый метод внесения проекта Пояснительных записок, независимо от того, были ли они выпущены в качестве отдельного циркуляра или внесены во временное руководство после их одобрения.

Пленарное заседание пришло к соглашению, что Пояснительные записки не должны быть внесены во временное руководство вместо того, чтобы быть изданными в качестве отдельного циркуляра с целью поспособствовать его пересмотру в будущем без необходимости внесения поправок во временное руководство.

7 сессия Подкомитета SDC не начала подготовку проекта с целью дальнейшей разработки проекта Пояснительных записок, понимая, что работа по реструктуризации должна быть вначале проведена Корреспондентской группой.

***Проект новой главы XV Конвенции СОЛАС***

7 сессия Подкомитета SDC согласилась, что проект новой главы XV Конвенции СОЛАС будет применяться к судам, построенным на дату вступления в силу новой главы или после этой даты, и к судам, построенным до даты вступления в силу, начиная с перевозки производственного персонала после даты вступления в силу.

В соответствии с мнением Подкомитета решение по применению к судам, перевозящим в настоящее время производственный персонал, является политическим решением, находящимся в компетенции Комитета.

7 сессия Подкомитета SDC призвала 102 сессию КБМ рассмотреть проект новой главы XV Конвенции СОЛАС в отношении судов, перевозящих в настоящее время производственный персонал в соответствии с положениями Временных рекомендаций по безопасной перевозке более 12 человек производственного персонала на борту судов, занятых в международных рейсах (Резолюция MSC.418(97)).

Проект Правила XV/3.2 оставлен в квадратных скобках для решения Комитета до одобрения проекта новой главы XV Конвенции СОЛАС.

Вследствие этого, определения терминов «Судно, построенное» и «На аналогичном этапе постройки» (проект Правила XV/1.4 и 1.5), которые непосредственно касаются применения к судам, в настоящее время перевозящим производственный персонал, остаются в квадратных скобках в соответствии с решением Комитета по проекту Правила XV/3.2.

***Вопросы, относящиеся к высокоскоростным судам***

Напоминая о срочности вступления в силу обязательного инструмента, регулирующего безопасную перевозку производственного персонала, Группа пришла к соглашению, что в случае, если работа не будет завершена на 8 сессии Подкомитета SDC, проект главы XV не сможет вступить в силу в 2024 г.

Таким образом, потребуется рассмотреть возможность выполнения работы в два этапа (т. е. второй этап для судов, сертифицированных в соответствии с главой X Конвенции СОЛАС), подчеркнув, что первоначальная цель состоит в своевременной разработке полного пакета обязательных инструментов для перевозки производственного персонала для его вступления в силу в 2024 г.

7 сессия Подкомитета SDC установила двухэтапный подход к работе по разработке обязательных положений, касающихся стандартов безопасности для перевозки производственного персонала, в случае, если работа по вопросам, относящимся к высокоскоростным судам, не будет завершена на 8 сессии Подкомитета SDC с целью отправки на 102 сессию КБМ для одобрения.

***Информация от Подкомитета по человеческому фактору, подготовке моряков и несению вахты (Подкомитета HTW)***

Делегация Франции при поддержке делегации Багамских островов выразила мнение, что человеческий фактор является важным вопросом и предложила, чтобы Подкомитет HTW был проинформирован о проделанной работе по данному вопросу на Рабочей группе.

***Перевозка опасных грузов на судах, перевозящих промышленный персонал***

7 сессия Подкомитета SDC пришла к соглашению по вопросу основных принципов, в соответствии с которыми были разработаны функциональные требования и Правила:

- производственный персонал не занят в обработке опасных грузов; и

- опасные грузы, принесенные на борт производственным персоналом для их применения в деятельности на платформах/месторождениях, в целях проекта Кодекса IP, считаются грузом.

Завершив работу над проектом поправок к цепям, функциональным требованиям и Правилам перевозки опасных грузов, 7 сессия Подкомитета SDC направила проект этих поправок на 7 сессию Подкомитета ИМО по перевозке грузов и контейнеров/Подкомитета ССС для информации, а также на 26 сессию ESPH для последующего согласования.

***Разработка поправок к главе II-1 Конвенции СОЛАС для включения требований к датчикам уровня воды на грузовых судах с несколькими грузовыми трюмами, не относящихся к категории навалочных судов***

В связи с аварийным случаем судна El Faro 7 сессия Подкомитета SDC рассмотрела предложение США расширить область применения Правила II-1/25 Конвенции СОЛАС, которое в настоящий момент применимо к грузовым судам с одним трюмом, для включения грузовых судов с несколькими грузовыми трюмами в целях нового Правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС.

Подкомитет начал обсуждение различий между существующим Правилом II-1/25 в отношении датчиков уровня воды на грузовых судах с одним трюмом, не относящихся к категории навалочных судов, и предлагаемым новым Правилом II-1/25-1 в отношении датчиков уровня воды на судах с несколькими грузовыми трюмами, не относящимся к категории навалочных судов.

Обсуждение первоначально фокусировалось на применении стандарта остойчивости в поврежденном состоянии и конструкции корпуса. В этом отношении 7 сессия Подкомитета SDC согласилась, что проект нового Правила 25-1 был обоснованным вкладом в повышение безопасности, который должен применяться вне зависимости от того, соответствует ли судно требованиям к остойчивости в поврежденном состоянии или к конструкции корпуса.

7 сессия Подкомитета SDC согласилась с проектом нового Правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС с целью представления его на 102 сессию КБМ для одобрения и последующего принятия по датчикам уровня воды на грузовых судах с несколькими трюмами, не относящимися к категории навалочных судов и танкеров.

***Положения в отношении Технологий дистанционных проверок (RIT)***

МАКО представила на 7 сессию Подкомитета SDC проект поправок к Кодексу ПРО/ESP Code 2011 г. с целью разрешить использование технологий дистанционных проверок (RITs), таких как подводные телеуправляемые аппараты/ROVs и измерительные устройства реального времени, которые переносятся дронами при освидетельствовании существующих судов в качестве альтернативы детальному освидетельствованию.

7 сессия Подкомитета SDC решила, что, не смотря на то, что использование RIT для освидетельствований в соответствии с Кодексом ПРО 2011 г. в целом поддерживается, вопрос требует более широкого рассмотрения и поэтому Организация может принять решение о комплексном подходе к регулированию RIT, включая другие инструменты ИМО помимо Кодекса ПРО.

7 сессия Подкомитета SDC согласилась призвать заинтересованные государства-участники и международные организации представить Подкомитету предложения по данному вопросу.

***Замеры толщин во время первого возобновляющего освидетельствования нефтеналивных танкеров с двойным корпусом***

МАКО представила поправки к приложению 2 части А приложения В к Кодексу ПРО 2011 г. с поправками, внесенными Резолюцией MSC.461(101), которых будет достаточно для рассмотрения только сомнительных районов для замеров толщин на первом возобновляющем освидетельствовании нефтеналивных танкеров с двойным корпусом.

Для определения необходимости дальнейшего сохранения требований к выполнению замеров толщин всех районов, установленных в Кодексе ПРО 2011 г., МАКО собрала данные от обществ-членов МАКО.

Фактическая убыль, о которой сообщалось в ходе первого возобновляющего освидетельствования, была определена путем случайной выборки 157 нефтетанкеров с двойным корпусом с грузовыми танками, которые были полностью покрыты, частично покрыты или не имели защитного покрытия.

Данные показали, что обычный диапазон подтвержденной убыли был минимальным и в среднем находился в диапазоне приблизительно от нуля до трех процентов.

Даже при рассмотрении локализованных предельных значений максимальная подтвержденная убыль составила 11 %, что по-прежнему ниже уровня значительной коррозии. 7 сессия Подкомитета SDC согласовала проект поправок для представления на 102 сессию КБМ с целью одобрения и последующего принятия.

***Проект поправок к Правилу 28.3.1 Приложения 1 к Конвенции МАРПОЛ, Правила 27(13)(а) Протокола 1988 г. в отношении Международной конвенции о грузовой марке, 1966 г., пункта 2.9.2.1 Кодекса IBC и пункта 2.7.1.1 Кодекса IGC в отношении дверей в водонепроницаемых переборках***

МАКО предложила согласовать требования в отношении дверей в герметичных переборках в различных инструментах ИМО с требованиями Конвенции СОЛАС путем внесения поправок в Приложение I к Конвенции МАРПОЛ, Конвенции о грузовой марке 1966 г., а также Кодексов IBC и IGC путем очевидного исключения «навесных водонепроницаемых дверей, которые обычно закрыты в море» при рассмотрении отверстий, через которые может произойти прогрессирующее затопление или заливание.

В ходе разработки Изм. 1 к УИ SC156, которое было представлено МАКО на 6 сессию Подкомитета SDC (SDC6/9/1, приложение), МАКО отметила следующие несоответствия между требованиями Конвенций СОЛАС, МАРПОЛ и Конвенции о грузовой марке, Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекса IBC) и Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекса IGC).

- Правило II-1/13-1.2 Конвенции СОЛАС требует, чтобы герметичные двери, используемые в море, были скользящего типа; с одной стороны двери, которые нормально закрыты в море, не обязательно должны быть скользящего типа, т. е. они могут быть «навесного» типа (Правило II-1/13-1.3 Конвенции СОЛАС);

- если в расчетах остойчивости поврежденного судна герметичные двери рассматриваются как погруженные, то:

- Правило 28.3.1 Приложения 1 Конвенции МАРПОЛ требует, чтобы такие двери были скользящего типа; аналогичное требование появляется в пункте 2.9.2.1 Кодекса IBC и пункте 2.7.1.1 Кодекса IGC; и

- Правило 27(13)(а) Конвенции о грузовой марке требует, чтобы герметичные двери были скользящего типа, за исключением дверей, отделяющих главное помещение механизмов от румпельного отделения, где они могут быть навесного типа.

В дополнение к этому предложенные Китаем поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ, Конвенции о грузовой марке 1966 г., Кодексам IBC и IGC в отношении навесных герметичных дверей в качестве альтернативы скользящих дверей с дистанционным управлением предусматривают, что они «должны быть постоянно закрыты» в море, должны иметь аналогичный уровень водонепроницаемости и быть оборудованы устройством звуковой сигнализации.

7 сессия Подкомитета SDC согласовала проект поправок к Правилу 28.3.1 Приложения 1 Конвенции МАРПОЛ, Правилу 27(13)(а) Протокола 1988 г. в отношении Международной Конвенции о грузовой марке, 1966 г., пункт 2.9.2.1 Кодекса IBC и пункт 2.7.1.1 Кодекса IGC, который должен применяться только к новым судам, для представления Комитетам для одобрения, по необходимости, и последующего принятия с целью вступления в силу 1 января 2024 г.

Подкомитет отметил, что требование в Правиле II-1/13-1.3 Конвенции СОЛАС, допускающем навесные водонепроницаемые двери, которые нормально закрыты в море, ограничивается «входными дверями».

7 сессия Подкомитета SDC согласилась, что ограничение «входные двери» должно быть включено в текст поправки, учитывая, что термин «входные двери» был неясен и поэтому должен быть уточнен для обеспечения согласованного применения.

***Корректировка Руководства по безопасному доступу на носовую часть танкеров (Резолюция MSC.62(67)) в отношении упоров для ног***

7 сессия Подкомитета SDC рассмотрела предложение МАКО по внесению поправок в Руководство по безопасному доступу на носовую часть танкеров (Резолюция MSC.62(67)) в отношении упоров для ног с целью повторения соответствующего обязательного положения по упорам для ног в Правиле 25-1(2)(е) и (f) Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г.

7 сессия Подкомитета SDC согласилась с проектом поправок к Руководству по безопасному доступу на носовую часть танкеров (Резолюция MSC.62(67)) для представления на 102 сессию КБМ для принятия в качестве незначительных изменений для распространения в форме Резолюции MSC.62(67) Изм.1.

***Незначительные изменения в Протокол 1988 г. по грузовой марке***

7 сессия Подкомитета SDC согласовала проект поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 г. для представления 102 сессии КБМ для одобрения с целью последующего принятия с незначительными изменениями. Он состоит в удалении ссылок на «впускные отверстия» в тексте, что является редакторской ошибкой.

***Корреспондентская группа, основанная на 7 сессии Подкомитета SDC***

1. Корреспондентская группа по остойчивости неповрежденного судна (IS)

Техническое задание:

- дальнейшая разработка проекта Пояснительных записок по критериям остойчивости неповрежденного судна второго поколения;

- структура текста проекта, аналогичная пунктам/разделам проекта временного руководства.

2. Корреспондентская группа по производственному персоналу

Техническое задание:

- дальнейшая разработка проекта Кодекса по производственному персоналу/Кодекса IP с целью его завершения;

- дальнейшее рассмотрение новой главы XV Конвенции СОЛАС по вопросам, относящимся к высокоскоростным судам;

- дальнейшее рассмотрение проекта части IV (Дополнительные правила для судов, сертифицированных в соответствии с главой X Конвенции СОЛАС) проекта Кодекса IP.