**102-я сессия КБМ – 4-11 ноября 2020 г.**

102-я сессия Комитета по безопасности на море первоначально была запланирована к проведению с 13 по 22 мая 2020 г. и впоследствии была проведена дистанционно с 4 по 11 ноября 2020 г.

***Предложенные поправки к Конвенции СОЛАС 1974***

102 сессия КБМ резолюцией MSC.474(102) приняла Поправки к главе II-1 МК СОЛАС в отношении буксирного и швартовного оборудования, а также водонепроницаемости.

102 сессия КБМ согласовала проект дополнительных редакционных правок к главе II-1 Конвенции, внесенных Секретариатом, которые были внесены в ходе подготовки СОЛАС к публикации 2020 г.

Рассмотрев комментарии делегации Италии в отношении необходимости добровольного раннего внедрения проекта нового правила II-1/12.6.2 (Переборки пиков и машинного помещения, туннели гребных валов и т.д.) касательно типа клапанов, которые должны применяться на трубопроводах, проходящих через таранные переборки, с целью обеспечения того, что новое правило также будет применимо к судам, построенным до 1 января 2024 г., 102 сессия КБМ согласовала циркуляр КБМ в отношении добровольного раннего внедрения поправок к правилу II-1/12.6.2 МК СОЛАС.

Правительства государств-членов ИМО должны сообщить Организации о добровольном раннем внедрении для распространения через ГИСИС. В дополнение к приведенной выше информации Правительство государства-члена ИМО также может рассмотреть применение существующих положений для соответствующих действий в соответствии с правилом I/5 Конвенции СОЛАС для урегулирования промежуточного периода между датой добровольного раннего внедрения и датой вступления поправок в силу.

***Предлагаемые поправки к Кодексам IGF, IGC и IMDG, являющиеся обязательными в соответствии с МК СОЛАС 1974***

Проект поправок к Кодексу IGF 102 сессия КБМ приняла резолюцию MSC.475(102), которая вносит поправки в раздел 6 (Система хранения топлива), 11 (Противопожарная защита) и 16 (Изготовление, качество изготовления и испытания) Кодекса IGF, касающиеся правил для систем сброса давления и систем пожаротушения помещения для подготовки топлива, а также сварки металлических материалов и неразрушающих испытаний системы хранения топлива.

Поправки считаются принятыми с 1 июля 2023 г. и вступают в силу с 1 января 2024 г.

***Проект поправок к Кодексу IGC***

102 сессия КБМ приняла резолюцию MSC.476(102), вносящую поправки в главу 6 (Материалы постройки и контроль качества) Кодекса IGC, касающиеся испытаний процедуры сварки в грузовых танках и технологических камерах под давлением.

Поправки считаются принятыми с 1 июля 2023 г. и вступают в силу с 1 января 2024 г.

***Проект поправок к Кодексу IMDG***

102 сессия КБМ приняла резолюцию MSC.477(102) - Поправка 40-20 к Кодексу IMDG, ранее согласованную на 6 сессии Подкомитета ИМО по перевозке грузов и контейнеров (CCC 6) . Поправки считаются принятыми с 1 декабря 2021 г. и вступают в силу 1 июня 2022 г. В соответствии с решением, принятым на 87 сессии КБМ, поправки в Кодекс IMDG должны вноситься каждые 2 года, а консолидированный текст Кодекса должен составляться каждые 4 года.

Таким образом, консолидированный текст Кодекса будет распространен Секретариатом по окончании сессии.

***Пересмотренное Руководство EmS***

32 сессия Редакционно-технической группы подготовила проект Пересмотренных процедур аварийного реагирования для судов, перевозящих опасные грузы (MSC.1/Circ.1588), исходя из проекта поправки 40-20 к Кодексу IMDG.

КБМ 102 одобрила циркуляр MSC.1/Circ.1619 в отношении Пересмотренных процедур аварийного реагирования для судов, перевозящих опасные грузы (MSC.1/Circ.1588) (Руководство EmS).

Правительствам-членам ИМО предлагается внести прилагаемые поправки в Пересмотренное руководство EmS на рассмотрение всех заинтересованных сторон с учетом даты добровольного применения поправки (40-20) к Кодексу IMDG с 1 января 2021 г. при условии даты планируемого обязательного вступления в силу 1 июня 2022 г.

***Швартовные устройства и оборудование***

С целью одобрения одновременно с принятием проекта поправок к правилу II-1/3-8 Конвенции СОЛАС, 102 сессия КБМ одобрила:

- Циркуляр MSC.1/Circ.1620 в отношении Руководства по проектированию швартовного оборудования и выбору соответствующего швартовного оборудования и креплений для безопасной швартовки;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1621 в отношении Руководства по осмотру и техническому обслуживанию причального оборудования, включая швартовы;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1175/Rev.1 в отношении Пересмотренного руководства по судовому буксирному и швартовному оборудованию.

***Целевые стандарты по конструкции новых судов***

102 сессия КБМ рассмотрела несколько различных отчетов о проверках соблюдения Целевых стандартов по конструкции. Плановые поддерживающие проверки проводились на ежегодной основе в 2018 и 2019 г.г. в соответствии с Руководством по подтверждению соответствия Целевым стандартам (MSC 296(87)).

Следует напомнить, что с момента вступления в силу Пересмотренного руководства по подтверждению соответствия целевым стандартам (MSC 454(100)) плановый интервал между поддерживающими проверками изменен и в настоящее время составляет 3 года.

102 сессия КБМ рассмотрела окончательный отчет о проведении второй поддерживающей проверки 11 признанных организаций на соответствие требованиям Общих правил МАКО по конструкции (CSR) для навалочных судов и нефтеналивных танкеров.

102 сессия КБМ допустила, что правила всех ПО соответствуют Целевым стандартам при условии, что выявленные несоответствия устранены, и рекомендации Группы аудиторов учтены.

Комитет потребовал, чтобы те ПО, у которых имеются отдельные несоответствия, направили запрос на проведение проверки по устранению несоответствий и ПО - члены МАКО своевременно представили общий запрос на проведение подтверждающей проверки для устранения несоответствий в отношении подтвержденных несоответствий, касающихся Общих правил по конструкции МАКО.

***Осуществление документов ИМО***

Типовое соглашение на предоставление полномочий ПО, действующих от имени Администраций. 102 сессия КБМ рассмотрела проект циркуляра MSC-MEPC.5 в отношении Типового соглашения на предоставление полномочий признанным организациям, действующим от имени Администрации, а также предложила удалить или изменить пункт 6.5.5 проекта Типового соглашения.

Пункт 6.5.5 проекта Типового соглашения гласит: «.5 ПО должна как можно скорее проинформировать Администрацию государства флага о любых опасных происшествиях, аварийных случаях, поломках механизмов или конструкции, а также об известных им неисправностях, имеющихся на судне;» Некоторые делегаты выразили мнение, что намерение сообщать о требованиях в рамках Кодекса о ПО в точности соответствует содержанию пунктов 6.4, 6.5.2 и 6.5.3 проекта Типового соглашения.

Одновременно с этим, термины «опасные происшествия» и «аварийные ситуации» были признаны нечеткими и неопределенными.

Их использование в соглашении о предоставлении полномочий перекладывает последующую ответственность как на государства-члены ИМО, так и на ПО, и может привести к не единообразному глобальному применению вследствие различных интерпретаций терминов «опасные происшествия» и «аварийные ситуации».

Некоторые делегаты выразили мнение, что текст Типового соглашения, предложенный на 6 сессии Подкомитета ИМО по осуществлению документов ИМО (III 6), должен быть одобрен на этой сессии, акцентируя внимание на важности отчетных процедур для Администраций флага для осуществления ими контроля за работой ПО, в особенности в ситуации, когда первые становятся чрезмерно зависимы от последних.

102 сессия КБМ дала указания 7 сессии Подкомитета по осуществлению документов ИМО (III 7) рассмотреть только текст пункта 6.5.5. Комитет по защите морской среды (КЗМС) будет проинформирован соответственно.

***Перевозка грузов и контейнеров***

102 сессия КБМ одобрила:

- Циркуляр MSC.1/Circ.1622 в отношении Временного руководства по безопасности судов, использующих метиловый/этиловый спирт в качестве топлива Основная концепция этого Временного руководства состоит в обеспечении положений по размещению, установке, управлению и мониторингу механизмов, оборудования и систем, использующих метиловый/этиловый спирт в качестве топлива. Это Временное руководство придерживается целевого подхода (MSC.1/Circ.1394/Rev.2), указывая цели и функциональные требования по каждому разделу, образующему основу проектирования, постройки и эксплуатации судов, использующих метиловый/этиловый спирт в качестве топлива.

- Циркуляр MSC.1/Circ.1623 по Руководству по приемке альтернативных металлических материалов для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур на судах, перевозящих сжиженные газы наливом и суда, использующие газы или другие виды топлива с низкой температурой вспышки Руководство предусматривает подробные инструкции по документальному оформлению альтернативных металлических материалов для их пригодности и соответствия требованиям Кодексов IGC и IGF, и процедура оценки и одобрения альтернативных металлических материалов для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур.

- Циркуляр MSC.1/Circ.1599/Rev.1 - Пересмотренное временное руководство по применению высокомарганцовистой аустенитной стали для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур (MSC.1/Circ.1599) и сопутствующего проекта циркуляра КБМ с учетом получения удовлетворительного результата усталостного испытания. Это Пересмотренное временное руководство предоставляет проектанту и изготовителю практическую информацию о конструкции и постройке грузовых и топливных танков с применением высокомарганцовистой аустенитной стали для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур, в соответствии с Условиями проектирования, изложенными в разделе 4.18 Кодекса IGC и разделе 6.4.12 Кодекса IGF.

- Циркуляр MSC.1/Circ.1624 в отношении поправок к Кодексу безопасной практики размещения и крепления груза (Кодексу CSS). Внесены поправки в Приложение 13 «Способы оценки эффективности средств крепления для полустандартизированного и нестандартизированного груза. Способы, описание которых приводится в этом приложении, должны применяться к полустандартизированным и нестандартизированным единицам груза, включая очень тяжелые и/или значительные по размеру единицы груза. Исключены стандартизированные системы крепления и хранения грузов, в частности, контейнеров на контейнерных судах.

- Циркуляр MSC.1/Circ.1353/Rev.2 - Пересмотренное руководство по подготовке Руководства по креплению груза (MSC.1/Circ.1353/Rev.1) 102 сессия КБМ согласилась внести поправки в циркуляр MSC.1/Circ.1353/Rev.1 одновременно с поправками в Кодекс CSS. Это пересмотренное руководство основано на положениях, содержащихся в приложении к циркуляру MSC/Circ.745, дополненном информацией о безопасном доступе для крепления контейнеров с учетом положений Кодекса CSS, с поправками. Поправки имеют общий характер и предназначены для информации по подготовке таких Руководств по креплению груза, которые требуются на всех типах судов, занятых в перевозке грузов, иных чем твердые и жидкие грузы насыпью.

- Резолюция MSC 479(102) – Пересмотренное Руководство по крепежным приспособления при транспортировке транспортных средств на судах ро-ро (A.581(14), с поправками)

- Циркуляр MSC.1/Circ.1625 - Поправки к Кодексу безопасной практики для судов, перевозящих лесной палубный груз, 2011 (Кодекс TDC 2011)

- Циркуляр MSC.1/Circ.1626 - Циркуляр по унифицированным интерпретациям Кодекса IGC

- Циркуляр MSC.1/Circ.1627 - Унифицированные интерпретации Кодекса IMDG «Спасательные средства (пункт 7.1.4.4.2) Термин «спасательные средства» означает судовые спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурная(ые) шлюпка(и) в соответствии с правилами III/21 или III/31.1 Конвенции СОЛАС и не означают другие спасательные средства, такие как спасательные буи, дополнительные спасательные плоты в соответствии с правилами III/31.3.2 и III/31.1.4 Конвенции СОЛАС, а также спасательные жилеты и гидрокостюмы, относящиеся к таким спасательным плотам.»

***Пересмотренные пояснительные записки к правилам по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии главы II-1 Конвенции СОЛАС***

102 сессия КБМ резолюцией MSC.429(98)/Rev.2 приняла Пересмотренные пояснительные записки к главе II-1 Конвенции СОЛАС в отношении деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии (Пересмотренные пояснительные записки) в соответствии с проектом, представленным 7 сессией Подкомитета ИМО по предупреждению загрязнения и реагированию (PPR 7).

Она согласовала незначительные поправки к Пояснительным запискам, внесенным в правила II-1/17.1 и II- 1/17.2 в отношении стандартов пожарной безопасности, добавив ссылки на таблицу 9.3 и правило II-2/9.2.2.1.1.2 по пассажирским судам, перевозящим менее 36 пассажиров.

Поправки вступают в силу 1 января 2024 г. для судов, указанных в правиле II-1/1.1.1 Конвенции СОЛАС. 102 сессия КБМ также приняла, резолюцией MSC.429(98)/Rev.1, последующие поправки к Пересмотренным пояснительным запискам к главе II-1 Конвенции СОЛАС в отношении правил деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии.

Сессия ссылается на пункт 4 Пояснительных записок к правилу II-1/17.1 Конвенции СОЛАС, применимому к судам, определение которых приведено в правиле II-1/1.1.1 СОЛАС, принятом резолюцией MSC.421(98), т.е. к судам, построенным или поставленным в формате трех дат (контракт на постройку которых размещен 1 января 2020 г. или после этой даты; киль которых заложен или которые находились на аналогичной стадии постройки 1 июля 2020 г. или после этой даты; или поставка которых осуществлена 1 января 2024 г. или после этой даты).

***Поправки к унифицированным интерпретациям глав II-1 и XII Конвенции СОЛАС***

102 сессия КБМ одобрила резолюцию MSC.1/Circ.1572/Rev.1, вносящую поправки в раздел 3 Унифицированных интерпретаций глав II-1 и XII Конвенции СОЛАС, технические положения в отношении средств доступа для проведения осмотров (MSC.158(78)) и Эксплуатационных стандартов для указателей уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами (MSC.188(79)).

***Завершение разработки критериев остойчивости второго поколения для неповрежденного судна***

102 сессия КБМ одобрила циркуляр MSC.1/Circ.1628 в отношении Временного руководства по критериям остойчивости второго поколения для неповрежденного судна. Он основан на эксплуатационных критериях явления динамической остойчивости при волнении, которые должны быть разработаны и внедрены для обеспечения единообразного международного уровня безопасности в соответствии с указаниями части A, раздела 1.2 Международного кодекса остойчивости неповрежденного судна, 2008 (MSC.267(85), с поправками).

***Стандарты безопасности по перевозке производственного персонала (IP)***

102 сессия КБМ рассмотрела применение проекта главы XV Конвенции СОЛАС (Меры безопасности по перевозке производственного персонала) на существующих судах, сертифицированных в соответствии с Временными рекомендациями по безопасной перевозке более 12 человек производственного персонала на судах, совершающих международные рейсы (Временные рекомендации) (MSC.418(97)).

Некоторые суда, перевозящие производственный персонал в ходе международных рейсов в соответствии с Временными рекомендациями могут не соответствовать требованиям нового Кодекса IP.

Однако, некоторые делегации предложили разработать освобождение от соблюдения новых положений, изъятия и равноценные замены с тем, чтобы существующим судам могло быть и далее разрешено Администрацией продолжить перевозку производственного персонала в соответствии с Временными рекомендациями или иными стандартами при условии, что они соответствуют аналогичному уровню безопасности, приемлемому для Администрации.

102 сессия КБМ пришла к выводу, что при вступлении в силу Кодекса IP существующие суда, сертифицированные в соответствии с Временными рекомендациями (MSC.418(97)), должны иметь разрешение на эксплуатацию при условии, что они отвечают некоторым требованиям к эксплуатации и оборудованию в новом Кодексе IP, который может включать переходный период. КБМ 102 дал указания 8 сессии Подкомитета ИМО по проектированию и конструкции судна (SDC 8) о разработке необходимых положений, освобождающих от соблюдения новых требований для существующих судов, сертифицированных в соответствии с Временными рекомендациями.

Двухэтапный подход к разработке Кодекса IP. В отношении разработки положений по высокоскоростным судам, перевозящим производственный персонал, 102 сессия КБМ решила применить двухэтапный подход.

В случае, если соответствующие положения не будут закончены вовремя для их вступления в силу 1 января 2024 г., проект новой главы XV Конвенции СОЛАС и проект Кодекса IP должны быть завершены на 8 сессии Подкомитета ИМО по проектированию и конструкции судна (SDC 8) в отношении судов, сертифицированных в соответствии с главой I Конвенции СОЛАС, а второй этап будет посвящен разработке положений к высокоскоростным судам, сертифицированным в соответствии с главой Х Конвенции СОЛАС.

***Датчики уровня воды на грузовых судах с несколькими трюмами, не являющихся навалочными судами***

102 сессия КБМ рассмотрела проект нового правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС, требующего наличия датчиков уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с несколькими трюмами, не являющихся навалочными судами и нефтеналивными судами, предложив добавить новое положение, разрешающее использовать датчики уровня воды в трюме как альтернативу указателям уровня воды в качестве равноценного устройства.

102 сессия КБМ приняла это предложение и одобрила проект нового правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС с целью последующего принятия на 103 сессии КБМ.

***Поправки к Кодексу ESP 2011 г.***

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к Кодексу ESP 2011 г. с целью последующего принятия на 103 сессии КБМ.

Обязательные требования в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах. 102 сессия КБМ одобрила проект поправок к следующим инструментам с целью последующего принятия на 103 сессии КБМ для вступления в силу 1 января 2024 г.

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 г. в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах.

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к Кодексу IBC с учетом последующего одобрения на 76 сессии Комитета ИМО по защите морской среды (КЗМС).

 102 сессия КБМ одобрила проект поправок к КодексуIGC.

***Поправки к Руководству по безопасному доступу на носовую часть танкеров***

102 сессия КБМ одобрила резолюцию MSC.62(67)/Rev.1 - Руководство по безопасному доступу на носовую часть танкеров (резолюция MSC.62(67)).

102 сессия КБМ согласилась, что должно быть разработано Руководство по безопасности для прогулочных яхт валовой вместимостью 300 и выше, но менее 500, занятых в торговле (т.е. коммерческих яхт) и грузовых судов валовой вместимостью 300 и выше, но менее 500, эксплуатирующихся в полярных водах.

***Предотвращение загрязнения и реагирование***

102 сессия КБМ одобрила, с целью последующего одобрения на 75 сессии КЗМС, пересмотренный циркуляр MSC-MEPC.5/Circ.7 в отношении Руководства по своевременной замене существующих свидетельств пересмотренными свидетельствами как следствие вступления в силу поправок к главам 17 и 18 Кодекса IBC.

102 сессия КБМ также одобрила циркуляр PPR.1/Circ.9 в отношении Пересмотренных требований к перевозке метил акрилата и метил метакрилата.

***Проект поправок к Циркуляру MSC.1/Circ.1430/Rev.1***

102 сессия КБМ одобрила MSC.1/Circ.1430/Rev.2 в отношении Пересмотренного руководства по проектированию и одобрению стационарных систем водяного пожаротушения помещений ро-ро и помещений специальной категории.

***Проект поправок к Кодексу FSS***

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к главе 9 Кодекса FSS с целью последующего принятия на 103. сессии КБМ.

***Судовое грузоподъемное оборудование и лебедки для заводки якорей - Проект поправок к главе II-I Конвенции СОЛАС***

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к главе II-I Конвенции СОЛАС с целью последующего принятия на следующей сессии Комитета. Проект одобрен одновременно со связанным с ним проектом Руководства по грузоподъемному оборудованию и проектом Руководства по лебедкам для заводки якоря с целью окончательного одобрения совместно с принятием проекта соответствующих поправок к главе II-1 Конвенции СОЛАС.

***Пересмотренная стандартизированная оценка спасательных средств и формы отчета об испытаниях***

102 сессия КБМ одобрила:

- Циркуляр MSC.1/Circ.1629 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (индивидуальных спасательных средств);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1630 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (знаки визуальной информации);

 - Циркуляр MSC.1/Circ.1631 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (спасательные суда);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1632 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (дежурные шлюпки);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1633 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (спусковые и посадочные устройства);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1634 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (другие спасательные средства).

***Испытания сбрасыванием свободнопадающих спасательных шлюпок при движении судна вперед со скоростью 5 узлов***

102 сессия КБМ одобрила проект поправок к правилу III/33 Конвенции СОЛАС исключающих необходимость проведения испытаний сбрасыванием свободнопадающих спасательных шлюпок при движении судна вперед со скоростью 5 узлов на спокойной воде на грузовых судах 20 000 и выше.

102 сессия КБМ также одобрила проект поправок к пункту 4.4.1.3 Кодекса LSA в отношении испытаний сбрасыванием свободнопадающих спасательных шлюпок при движении судна вперед со скоростью 5 узлов.

Эти поправки должны быть приняты на 103 сессии КБМ. Одновременно с этим 102 сессия КБМ в целом одобрила проект поправок к Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (MSC.81(70)) и связанным с ней проектом резолюции КБМ с целью последующего принятия на 103 сессии КБМ одновременно с соответствующими поправками к главе III Конвенции СОЛАС и Кодексу LSA.

***Унифицированные интерпретации главы II-2 Конвенции СОЛАС***

102 сессия КБМ одобрила циркуляр MSC.1/Circ.1635 по Унифицированным интерпретациям главы II-2 МК СОЛАС в отношении интерпретации правила II-2/9 («Локализация пожара, теплоизолированные и конструктивные границы»).

***Использование и установка светоотражающих материалов на спасательные средства***

102 сессия КБМ одобрила резолюцию MSC.481 (102) по Пересмотренному использованию и установке светоотражающих материалов на спасательных средствах. 101 сессия КБМ рассмотрела проект поправок к резолюции Ассамблеи A.658(16) по Использованию и установке светоотражающих материалов на спасательные средства для обеспечения применения новейших технологий для ускоренных испытаний воздействием атмосферных условий на светоотражающие материалы путем удаления из пункта 4.10 термина «дуга между угольными электродами», поскольку этот термин ускоренного воздействия солнечных лучей используется редко и вместо угольной дуги применяются другие источники света.

31 сессия Ассамблеи не смогла достичь соглашения о том, как наилучшим образом уточнить время воздействия на светоотражающие материалы для других типов ламп, кроме угольной дуги. В связи с этим, Ассамблея вернулась к рассмотрению этого вопроса на 102 сессии КБМ. 102 сессия КБМ призвала 32 сессию Ассамблеи учесть принятие резолюции КБМ и отозвать существующую резолюцию A.658(16) соответственно.

***Непредвиденная задержка поставки судов вследствие пандемии КОВИД-19***

В результате пандемии КОВИД-19 судостроители и связанные с ними цепочки поставщиков потерпели убытки, которые привели к трудностям в осуществлении нормальной работы и задержкам различной степени при поставке строящихся судов. В частности, эта ситуация сильно повлияла на суда, первоначально планировавшиеся к поставке до 1 июля 2020 г., которые не были спроектированы и построены в соответствии с требованиями правила II-1/3-10 Конвенции СОЛАС (Целевые стандарты постройки для навалочных судов и нефтеналивных танкеров).

В соответствии с правилом II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, принятым резолюцией MSC.290(87), следующие нефтеналивные танкеры и навалочные суда длиной 150 м и более, за исключением рудовозов и комбинированных судов, должны удовлетворять применимым требованиям по конструкции признанной организации или национальных стандартов Администрации в соответствии с функциональными требованиями Целевых стандартов конструкции навалочных судов и нефтеналивных танкеров (MSC.287(87)) - Целевых стандартов:

- контракт на постройку которых размещен 1 июля 2016 г. или после этой даты;

- при отсутствии контракта на постройку, кили которых были заложены 1 июля 2017 г. или после этой даты; или

- поставка которых назначена на 1 июля 2020 г. или после этой даты.

Циркуляр MSC.1/Circ.1247 по Унифицированным интерпретациям по непредвиденной задержке поставки судов была одобрена на 83 сессии КБМ в отношении применимости правила II-1/3-2 Конвенции СОЛАС (Эксплуатационный стандарт по защитным покрытиям (PSPC)) к судам в случае не предвиденной задержки поставки и выхода ее из-под контроля судовладельца и строителя.

Циркуляр КБМ сыграл положительную роль во внедрении требований PSPC Администрациями и индустрией.

На основании упомянутого выше обсуждения предполагается, что характер применения правила II-1/3-10 Конвенции СОЛАС к непредвиденной задержке поставки судов аналогичен указанному в правиле II-1/3-2 Конвенции СОЛАС и, таким образом, принципы, изложенные в циркуляре MSC.1/Circ.1247, должны также применяться к правилу II-1/3-10 Конвенции СОЛАС с учетом непредвиденной задержки поставки судов, как указывается в пункте 3 выше, т.е. судно может быть принято Администрацией как судно, поставленное до 1 июля 2020 г., с условием точной оценки и соблюдения соответствующих процедур.

В этой связи был одобрен циркуляр MSC.1/Circ.1638 по Унифицированной интерпретации правила II-1/3-10 Конвенции СОЛАС в отношении термина «непредвиденная задержка поставки судов». Рассмотрев предложенный проект циркуляра КБМ по Унифицированной интерпретации правила II- 1/3-10 Конвенции СОЛАС в отношении термина «непредвиденная задержка поставки судов» (MSC 102/7/5, приложение), Комитет согласился, что срок действия предлагаемой интерпретации не должен быть неопределенным, и изменил название циркуляра для четкого указания того, что он применяется во время пандемии коронавируса (КОВИД-19).

***Руководство по дистанционным освидетельствованиям***

В условиях последних достижений различных методов проведения дистанционных освидетельствований, вызванных новаторскими разработками и технологиями передачи данных, а также вследствие невозможности посещения судов инспекторами вследствие ограничений, вызванных пандемией КОВИД-19, дистанционные освидетельствования, с разрешения государств флага, в настоящее время применяются все чаще; что увеличивает потребность их системного внедрения.

ИМО, Циркулярным письмом № 4204/Add.19, были разработаны Руководящие принципы предоставления технических рекомендаций и рекомендаций по внедрению дистанционных освидетельствований государствам флага при рассмотрении возможности продления конвенционного свидетельства на срок, превышающий 3 месяца.

В частности, пункт 4 Руководящих принципов «Использование подтверждающих требований, основанных на принятых освидетельствованиях (разработанных индивидуально каждым классификационным обществом/ПО)», открывает возможность проведения дистанционных освидетельствований, разрешая инспекторам ПО использовать процедуры и/или методы, самостоятельно разработанные признанными организациями/ПО.

Только несколько государств флага явно разрешили или упомянули проведение дистанционных освидетельствований в своих руководствах. Одновременно с этим, отсутствие единообразного подхода к дистанционным освидетельствованиям может стать не только обременительным для судовладельцев и судовых экипажей, но и подорвать доверие к качеству освидетельствований и объективности среди всех участников.

Предлагалось на 102 сессии КБМ рассмотреть необходимость разработки руководства по внедрению дистанционных освидетельствований. Было согласовано, что следует разработать руководство по проведению дистанционных освидетельствований. 102 сессия КБМ призвала государства-участники и международные организации представить соответствующее предложение для включения в план работы на следующую сессию Комитета.

***102 сессия КБМ приняла следующие резолюции:***

- Резолюция MSC.474(102) по Поправкам к главе II-1 МК СОЛАС в отношении буксирного и швартовного оборудования и водонепроницаемости;

- Резолюция MSC.475(102), вносящая поправки в разделы 6 (Система хранения топлива), 11 (Пожарная безопасность) и 16 (Изготовление, качество изготовления и испытания) Кодекса IGF, касающиеся правил для системы сброса давления и систем пожаротушения помещения для подготовки топлива, а также сварки металлических материалов и неразрушающих испытаний системы хранения топлива;

- Резолюция MSC.476(102), вносящая поправки в главу 6 (Материалы постройки и контроль качества) Кодекса IGC, касающиеся испытаний процедуры сварки в грузовых танках и технологических камерах под давлением;

- Резолюция MSC.477(102) - Поправка 40-20 к Кодексу IMDG;

- Резолюция MSC 479(102) – Пересмотренное Руководство по крепежным приспособлениям при транспортировке транспортных средств на судах ро-ро (A.581(14), с поправками);

- Резолюция MSC.429(98)/Rev.2, Пересмотренные пояснительные записки к главе II-1 Конвенции СОЛАС в отношении правил деления на отсеки и остойчивость в поврежденном состоянии (Пересмотренные пояснительные замечания);

- Резолюция MSC.429(98)/Rev.1, последующие поправки к Пересмотренным пояснительным запискам к главе II-1 СОЛАС в отношении правил деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии;

- Резолюция MSC.62(67)/Rev.1 - Пересмотренное Руководство по безопасному доступу на носовую часть танкеров;

- Резолюцию MSC.481 (102) по Пересмотренному использованию и установке светоотражающих материалов на спасательных средствах.

***102 сессия КБМ одобрила следующие циркуляры:***

- Циркуляр КБМ по добровольному раннему внедрению поправок к правилу II-1/12.6.2 Конвенции СОЛАС;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1619 по Пересмотренным процедурам аварийного реагирования для судов, перевозящих опасные грузы (MSC.1/Circ.1588) (Руководство EmS);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1620 в отношении Руководства по проектированию швартовного оборудования и выбору соответствующего швартовного оборудования и креплений для безопасной швартовки;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1621 в отношении Руководства по осмотру и техническому обслуживанию швартовного оборудования, включая швартовы;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1175/Rev.1 по Пересмотренному руководству по судовому буксирному и швартовному оборудованию;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1622 по Временному руководству по безопасности судов, использующих метиловый/этиловый спирт в качестве топлива;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1623 по Руководству по приемке альтернативных металлических материалов для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур на судах, перевозящих сжиженные газы наливом и судах, использующих газы или другие виды топлива с низкой температурой вспышки;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1599/Rev.1 - Пересмотренное Временное руководство по применению Пересмотренного временного руководства по применению высокомарганцовистой аустенитной стали для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур (MSC.1/Circ.1599);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1624 в отношении поправок к Кодексу безопасной практики размещения и крепления груза (Кодексу CSS);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1353/Rev.2 - Пересмотренное руководство по подготовке Руководства по креплению грузов (MSC.1/Circ.1353/Rev.1);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1625 - Поправки к Кодексу безопасной практики для судов, перевозящих лесной палубный груз, 2011 (Кодекс TDC 2011);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1628 по Временному руководству по критериям остойчивости второго поколения для неповрежденного судна;

- Пересмотренный циркуляр MSC-MEPC.5/Circ.7 по Руководству по своевременной замене существующих свидетельств пересмотренными свидетельствами;

- Циркуляр PPR.1/Circ.9 по Пересмотренным требованиям к перевозке метил акрилата и метил метакрилата;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1430/Rev.2 по Пересмотренному руководству по проектированию и одобрению стационарных систем водяного пожаротушения помещений ро-ро и помещений специальной категории;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1629 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (индивидуальных спасательных средств);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1630 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (знаки визуальной информации);

 - Циркуляр MSC.1/Circ.1631 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (спасательные суда);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1632 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (дежурные шлюпки);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1633 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (спусковые и посадочные устройства);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1634 по Пересмотренной стандартизированной оценке спасательных средств и формам отчета об испытаниях (другие спасательные средства);

- Циркуляр MSC.1/Circ.1638 по Унифицированной интерпретации правила II-1/3-10 Конвенции СОЛАС в отношении термина «непредвиденная задержка поставки судов».

***102 сессия КБМ одобрила следующие Унифицированные интерпретации:***

- Циркуляр MSC.1/Circ.1626 - Циркуляр по Унифицированным интерпретациям Кодекса IGC;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1627 - Унифицированная интерпретация Кодекса IMDG;

- Циркуляр MSC.1/Circ.1572/Rev.1, вносящий поправки в раздел 3 Унифицированных интерпретаций глав II-1 и XII Конвенции СОЛАС в отношении средств доступа для проведения осмотров (MSC.158(78)) и Эксплуатационные стандарты для указателей уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами (MSC.188(79));

- Циркуляр MSC.1/Circ.1635 по Унифицированным интерпретациям главы II-2 МК СОЛАС в отношении интерпретации правила II-2/9 («Локализация пожара, теплоизолированные и конструктивные границы»).