**6 сессия SSE – 4 - 8 марта 2019 г.**

**ПОДКОМИТЕТ ПО СУДОВЫМ СИСТЕМАМ И ОБОРУДОВАНИЮ**

**Меры безопасности и функциональные требования для Руководства по конструкциям и мерам, альтернативным по отношению к главам II-1 и III конвенции СОЛАС**

Ссылаясь на проект функциональных требований и ожидаемые эксплуатационные показатели согласно главе III СОЛАС и проекту циркуляра Комитета по безопасности на море/КБМ в отношении поправок к циркуляру MSC.1/Circ.1212, разработанные Корреспондентской группой, созданной на 5 сессии Подкомитета ИМО по судовым системам и оборудованию (SSE), некоторые делегаты 6 сессии SSE отметили, что существующий подход к проектированию ожидаемых эксплуатационных показателей и функциональных требований не соответствует Общим руководствам по разработке целевых стандартов ИМО (MSC.1/Circ.1394/Rev.1).

Основной целью этой работы является, в первую очередь, составление проекта поправок к циркуляру MSC.1/Circ.1212 на основании существующих инструментов ИМО, а не на исследовании опасностей.

6 сессия SSE пришла к соглашению, что в данный момент подход, основанный на идентификации и изучении опасностей, не может быть применим с учетом того, что объем работ состоял в разработке функциональных требований на основе существующих инструментов ИМО.

6 сессия SSE согласовала проект поправок к Руководству по конструкциям и мерам, альтернативным по отношению к главам II-1 и III конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1212) и применимых циркуляров КБМ для предоставления на утверждение 101 сессии КБМ.

**Разработка новых требований к вентиляции спасательного судна**

97 сессия КБМ дала указания разработать требования к вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок, как приоритетного вопроса, и рассмотреть требования к другим спасательным средствам с целью разработки поправок к Международному кодексу по спасательному оборудованию на судах (Кодексу LSA) и Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (резолюция MSC.81(70)).

5 сессия SSE согласовала проект поправок к Международному кодексу по спасательному оборудованию на судах (кодекс LSA) для предоставления на одобрение КБМ по окончании обсуждения вопроса вентиляции спасательных средств, не являющихся полностью закрытыми спасательными шлюпками. Для ведения межсессионной работы на 5 сессии SSE была создана Корреспондентская группа.

В дополнение к отчету Корреспондентской группы 6 сессия SSE рассмотрела следующие вопросы:

* предложения поправок к критериям уровня вентиляции, приведенным в Кодексе LSA и резолюции MSC.81 (70), основанных на проверке критериев путем сравнения результатов испытания спасательной шлюпки и расчета с использованием модели;
* дополнительные меры в развитие проекта поправок к Кодексу LSA в отношении требований к вентиляции спасательных средств, т.е. надлежащий контроль концентрации CO2 с применением звуковой и визуальной сигнализации, активация которой происходит по достижении предельного уровня в 5000 ч/млн.

***Проект поправок к Кодексу LSA в отношении вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок***

На 6 сессии SSE была отмечена обеспокоенность, выраженная делегациями Соединенных Штатов, Канады, Великобритании и наблюдателя ICS в отношении того, что, согласованный эксплуатационный стандарт, составляющий 5 м3/ч на человека, может не соответствовать пределу долгосрочной концентрации CO2, равному 5000 ч/млн., в качестве эксплуатационного стандарта для создания пригодной для жизни среды в полностью закрытых спасательных шлюпках.

Более оптимальным критерием для определения нормативного показателя в герметизированных спасательных шлюпках они считают предел концентрации CO2, равный 5000 ч/млн. Это предоставит необходимую гибкость изготовителям для установления оптимальных средств поддержания для создания пригодной для жизни среды не только на полностью закрытых спасательных шлюпках.

Однако, Подкомитет не смог прийти к соглашению по предложенным поправкам в отношении критериев интенсивности вентиляции.

Кроме того, несколько делегаций поддержали мнение, что дополнительное устройство контроля CO2 станет эффективным средством предупреждения находящихся на борту спасательного средства о накоплении CO2. Но SSE6 не смог прийти к единому мнению по вопросу необходимости такого устройства.

6 сессия SSE решила сохранить проект поправок к Кодексу LSA, подготовленные на 5 сессии SSE.

***Проект поправок к резолюции MSC.81(70) - Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств***

На 6 сессия SSE был подготовлен проект поправок к резолюции MSC.81(70) было согласовано предложить Подкомитету созвать Корреспондентскую группу для дальнейшей проработки этого проекта поправок между сессиями в целях завершения работы над ним на 7 сессии SSE.

***Проект поправок к Кодексу LSA кодексу в отношении требований к вентиляции спасательных средств, иных чем полностью закрытые спасательные шлюпки***

Вводу ограниченного количества времени Подкомитет не смог рассмотреть проект поправок к Кодексу LSA в отношении требований к вентиляции спасательных средств, иных, чем полностью закрытые спасательные средства. Было принято решение о создании Корреспондентской группы по разработке этого вопроса между сессиями с целью принятия окончательного решения на 7 сессии SSE.

**Последующая работа по разработке нового кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)**

97 сессия MSC/КБМ поручила SSE изучить кодекс LSA и соответствующие резолюции ИМО на предмет соответствия имеющихся стандартов испытаний и эксплуатационных показателей положениям Полярного кодекса.

5 сессия SSE выразила согласие с тем, что в первую очередь должно быть разработано Временное руководство директива по спасательным средствам и устройствам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах. В связи с этим была создана Корреспондентская группа, ответственная за дальнейшую разработку с целью окончательного утверждения проекта Временного руководства по спасательным средствам и устройствам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, а также за рассмотрение применимых нормативных документов для разработки новых критериев испытания и эксплуатации.

6 сессия SSE выразила согласие с проектом Временного руководства по спасательным средствам и устройствам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, и дала указания Секретариату ИМО подготовить проект соответствующего циркуляра для предоставления его на утверждение 101 сессии MSC.

6 сессия SSE поддержала мнение, что глава 8 части I-A Полярного кодекса (Спасательные средства и устройства) применима в равной степени к новым и существующим судам, и любые отличия в применении потребуют внесения поправок в Кодекс.

Проведено широкое обсуждение суточного рациона питания. Международная ассоциация круизных линий (CLIA) посчитала, что для спасательной шлюпки на 150 человек согласно конвенции СОЛАС следует добавить дополнительный комбинированный рацион питания и воды весом 1,2 тонн. Для спасательных плотов этот дополнительный вес также будет очень значительным. Это огромное увеличение по сравнению с требованиями Кодекса LSA и этот факт значительно повлияет на существующие спасательные средства и спусковые устройства, не предназначенные для перевозки такого увеличения веса.

В отношении вместимости спасательных средств, 6 сессия SSE пришла к согласию, что количество посадочных мест каждого спасательного средства необходимо отрегулировать с учетом одежды для полярных условий, дополнительного оборудования, включая всех лиц, имеющих индивидуальное спасательное оборудование, а также мест для стояния и перемещения.

Вследствие ограничений по времени 6 сессия SSE не смогла рассмотреть варианты разработки Руководства об определении «максимального ожидаемого времени спасания» и применения нового Руководства по испытаниям и оценке спасательных средств и устройств для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

В отношении спасательных средств необходимы Руководства по испытаниям и оценке в следующих областях:

* Испытания всех спасательных средств в целях подтверждения их работоспособности в условиях полярных температур;
* Надежность оборудования спасательного средства;
* Термокостюмы для детей: в соответствии с требованиями правила 8.3.3.1.1 части I-A Полярного кодекса необходимо наличие утепленного термокостюма или теплозащитного средства для всех людей на борту, включая детей, в то время как кодексом LSA не предусмотрены специальные требования к термокостюмам для детей;
* Эксплуатация спасательных и дежурных средств в наихудших ледовых условиях, в которых планируется эксплуатация судна: проект временного руководства требует, чтобы спасательные и дежурные средства выдерживали воздействие от буксировки в колотом льду. Однако, предположения о ледовой нагрузке согласованы не были.

**Рассмотрение главы II-2 СОЛАС и соответствующих кодексов в целях минимизации возникновения и последствия пожаров в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (помещениях ро-ро) и помещениях специальной категории на новых и существующих пассажирских судах ро-ро**

На 5 сессии SSE была вновь учреждена Корреспондентская группа по противопожарной защите (FP) в целях:

* разработки проекта временного руководства по минимизации возникновения и последствия пожаров в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (помещениях ро-ро) и помещениях специальной категории на пассажирских судах ро-ро;
* разработки проекта поправок к Конвенции СОЛАС 1974 и соответствующим кодексам с учетом их применимости к существующим судам;
* определение других применимых инструментов, требующих последующей корректировки.

***Проект временного руководства***

На 6 сессии SSE был согласован проект временного руководства по минимизации возникновения и последствий пожаров в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (помещениях ро-ро) и помещениях специальной категории на пассажирских судах ро-ро, а также связанный с ним проект циркуляра КБМ с целью последующего его утверждения на 101 сессии КБМ.

Принимая во внимание мнения, высказанные в отчете корреспондентской группы, а также результирующий документ FIRESAFE II, Подкомитет кратко изложил положения по осмотру и техническому обслуживанию электрических кабелей и розеток, используя язык целевых стандартов.

Было принято решение упростить:

* положения по защите силовых кабельных розеток от отказов и перегрузок, изложив их сжатым языком целевых стандартов;
* положения по усиленной пожарной охране и использованию переносных тепловизионных приборов;
* положения по устранению источников возгорания при исследовании различных опасностей на средствах с альтернативной двигательной установкой.

Добавлены положения по отверстиям помещений ро-ро и защите спасательных средств и станций посадки через эти отверстия и обеспечению заблаговременного включения дренчерных систем.

Кроме того, также было принято решение по организации проекта временного руководства, такого как раздел 1 по предотвращению возгорания для всех судов, в то время как остальная часть директивы рекомендована для новых судов, если особым образом не указано иное.

***Проект поправок к Конвенции СОЛАС 1974 и соответствующим кодексам***

6 сессия SSE, вследствие нехватки времени, не смогла рассмотреть проект всех поправок к Конвенции СОЛАС и предложенных поправок, основанных на сообщениях об авариях и сводном исследовании FIRESAFE II.

Это было выполнено с учетом того, что в ходе 7 сессии SSE потребуется дальнейшее рассмотрение отчета FIRESAFE II, в частности, в свете предложенного анализа отчета группой экспертов FSA, которая должна быть учреждена на 101 сессии КБМ.

***Определение других сопутствующих инструментов, требующих последующей корректировки***

На 6 сессии SSE было установлено, что, возможно, потребуется повторное рассмотрение пересмотренной директивы MSC.1/Circ.1430/ред.1 по проектированию и утверждению стационарных систем водяного пожаротушения помещений ро-ро и помещений специальной категории.

***Проект поправок к Пересмотренному руководству по техническому обслуживанию и проверке систем и средств противопожарной защиты (MSC.1/Circ.1432)***

В правиле СОЛАС II-2/20.6.1 приведены требования к стационарным системам водяного пожаротушения, установленным на борту пассажирских судов ро-ро.

В 2018 г. в Китае были проведены испытания стационарной системы водяного пожаротушения на борту свыше 20 пассажирских судов ро-ро, занятых в международных перевозках, и 40 пассажирских судов ро-ро, занятых во внутренних перевозках.

Испытания показали, что почти 30% форсунок не пропускает воду, в основном, по причине их закупорки ржавчиной и гравием.

На 6 сессии SSE было отмечено, что поскольку Пересмотренное руководство будет применяться ко всем судам, проект поправок к руководству выходит за пределы минимизации возникновения и последствий пожаров на пассажирских судах ро-ро.

Эти поправки должны быть более универсальными, а следовательно, требуется новый подход к этому вопросу.

***Основные темы и структура исследования FIRESAFE II - ЕС***

Исследование FIRESAFE II состоит из двух основных частей, основанных на методологии Официальной оценки безопасности (FSA), и двух частей, посвященных испытаниям, в частности, альтернативных систем пожарной сигнализации для открытых помещений ро-ро и верхних палуб, а также альтернативных стационарных систем пожаротушения.

К основным темам исследования FIRESAFE II относятся обнаружение, решение, локализация и эвакуация в части пожарной безопасности помещений ро-ро, помещений специальной категории и помещений для транспортных средств, а также комбинированная оценка (с FIRESAFE I) по результатам исследования.

Следует подчеркнуть, что будут разработаны конкретные предложения по поправкам к Временному руководству, особенно для экономически целесообразных диапазонов контроля рисков/RCO.

6 сессия SSE пришла к соглашению, что группа экспертов FSA (FSA EG) проведет изучение исследования между сессиями; отчет об изучении будет представлен непосредственно на 7 сессии SSE.

**Поправки к MSC.1/Circ.1315**

На 5 сессии SSE в процессе рассмотрения проекта поправок к руководству по одобрению стационарных систем порошкового пожаротушения, предназначенных для защиты судов, перевозящих сжиженные газы наливом (MSC.1/Circ.1315), согласился, что бикарбонат натрия следует исключить из приемлемых огнетушащих порошков на судах, перевозящих сжиженные газы наливом.

5 сессия SSE отметила необходимость дальнейшей разработки критериев, согласно которым порошок может рассматриваться как порошок бикарбоната натрия (например, массовая доля основного вещества), в противовес сухому порошку на базе натрия.

6 сессия SSE усовершенствовала проект поправок к измененному руководству по одобрению стационарных систем порошкового пожаротушения для защиты судов, перевозящих сжиженные газы наливом (MSC.1/Circ.1315) для последующего рассмотрения на предстоящих заседаниях.

Подкомитет предложил исключить бикарбонат натрия из основных компонентов сухой химической смеси, однако, прийти к единому мнению по полному запрету не удалось. Так как основным компонентом огнетушащего порошка должны быть калийные соли, считается, что не следует исключать использование нового огнетушащего порошка, состоящего в большей степени из химических компонентов, подобных или превосходящих действие калийных солей по всем аспектам при условии соответствия требованиям испытаний.

Также было принято решение, что альтернативные реагенты, одобренные в соответствии со всеми критериями эффективности, приведенными в проекте пересмотренного руководства, должны рассматриваться как огнетушащие смеси независимо от их состава (калийные соли).

1. **Требования по появлению неисправностей для грузовых судов и балконов кают пассажирских судов, на которых установлены индивидуальные системы обнаружения пожара**

Был согласован новый подход к требованиям по появлению неисправностей для грузовых судов и балконов кают пассажирских судов, на которых установлены индивидуальные системы обнаружения пожара.

Поправки к Кодексу FSS, принятые на 88 сессии КБМ 88, содержат более жесткие требования к появлению неисправностей для индивидуальных систем по сравнению с составными системами.

При принятии решения о типе системы пожарной сигнализации, устанавливаемой на балконах кают грузовых или пассажирских судов, производится оценка стоимости и сложности обеспечения отдельных систем появления неисправностей в сравнении с составными системами, принимая во внимание повышенную безопасность, обеспечиваемую отдельной системой пожарной сигнализации по сравнению с составной системой.

Однако, существуют системы, комбинирующие обеспечение повышенной безопасности при помощи детекторов отдельной системы пожарной сигнализации, требуемые для пассажирских судов, с меньшей сложностью и стоимостью составной системы локализации неисправностей.

В целях стимулирования использования таких систем на мировом единообразном уровне необходимо внести поправки к требованиям по появлению неисправностей для индивидуальных систем пожарной сигнализации, устанавливаемых вместо составных систем пожарной сигнализации на балконах кают грузовых и пассажирских судов.

6 сессия SSE приняла решение просить заинтересованные страны-участники и международные организации предоставить к следующей сессии комментарии и предложения к проекту поправок, подготовленным на 98 сессии КБМ.

 **Требования к судовым грузоподъемным устройствам и якорным лебедкам**

SSE5 рассмотрел целе- и функционально-ориентированные положения СОЛАС, касающиеся судовых грузоподъемных устройств и якорных лебедок (OLAW), уделив особое внимание типам оборудования, безопасной рабочей нагрузке (SWL), области применения, осмотру и испытаниям, обучении и квалификации экипажа судна и берегового персонала, съемным грузозахватным приспособлениям, предоставляемым с берега, а также проекту руководства, рассматривающего цели и функциональные требования.

100 сессия КБМ пришла к соглашению, что при составлении соответствующего проекта поправок к конвенции СОЛАС в отношении OLAW следует принять подход «перечня включений с некоторыми исключениями», а также учитывать, что судовые грузоподъемные устройства, установленные на судах обеспечения работ по монтажу морских установок, должны быть исключены из новых требований. В результате КБМ поручил 6 сессии SSE рассмотреть вопрос, какие грузоподъемные устройства и лебедки должны быть указаны в проекте поправок.

Некоторые делегации считают, что, учитывая сложности, возникшие в связи с подходом GBS, и несмотря на риск возникновения прецедента для будущих новых положений конвенции СОЛАС, предложенные правила СОЛАС с предписывающими требованиями должны быть использованы для решения давно существующих вопросов, требующих практического и прагматичного подхода. Принимая во внимание выводы 100 сессии КБМ на основания опыта, полученного в ходе применения Общих руководств по разработке целевых стандартов ИМО (MSC.1/Circ.1394/Rev.1), применение любого приемлемого подхода должно быть прерогативой соответствующего органа Организации.

После обсуждения, 6 сессия SSE согласилась выбрать предписывающий подход.

***Проект правила II-1/3-13 СОЛАС***

6 сессия SSE согласилась с проектом правила II-1/3-13 СОЛАС с целью его представления в Комитет по безопасности на море совместно с соответствующим Руководством после окончательного согласования.

6 сессия SSE внесла изменения в проект правила II-1/3-13.3 СОЛАС, включая его название, в котором содержатся положения по разобщающим устройствам и сопутствующему оборудованию, не подпадающему под требования проекта правил II-1/3-13.1 и II-1/3-13.2 СОЛАС, с целью просить Администрацию установить критерии испытаний путем оценки, осмотра, эксплуатации и технического обслуживания OLAW, обеспечивая гибкость в отношении того, как это может быть достигнуто.

Подкомитет провел длительное обсуждение по вопросу включения «кранов с ручным управлением» в определение «грузоподъемное устройство» и решил, что, несмотря на факт отсутствия свидетельства особой обеспокоенности, непосредственный риск безопасности жизни и последствия происшествий обеспечили их включение.

Наряду с решением 100 сессии КБМ о применении принципа включений с некоторыми исключениями, было решено включить все оборудование, к которому применяется правило в определении «Грузоподъемные устройства» (включения), и разработать перечень исключений в рамках правила II-1/3-13.1.2 (Применение).

***Пороговое значение для OLAW и перечень включений и исключений***

В ходе 5 сессии SSE были высказаны различные мнения в отношении соответствующих вариантов пороговых значений безопасной эксплуатационной нагрузки/SWL, но Группа не смогла прийти к единому мнению по этому вопросу.

Был предложен альтернативный подход, а именно:

* Применение режима освидетельствования и сертификации для соответствующих устройств должно быть предусмотрено в соответствии с пороговым значением SWL, равным 1000 кг;
* Остальные функциональные требования должны применяться ко всем устройствам независимо от безопасных эксплуатационных нагрузок.

Однако, существовали различные мнения по этому подходу, и Группа не смогла четко определить, какие правила относятся к «режиму освидетельствования и сертификации», а какие могут быть применены ко всем устройствам, независимо от их безопасных эксплуатационных нагрузок.

6 сессия SSE пришла к соглашению, что пороговое значение SWL нагрузки для якорных лебедок может не применяться по причине отсутствия на судах СОЛАС (500 регистровых тонн и выше) лебедок с максимальным тяговым усилием 1000 или 500 кг, так как такое тяговое усилие будет недостаточно для заводки якорей на этих судах.

6 сессия SSE предложила обратить внимание на то, что требования по проектированию грузоподъемных устройств, разработанные МОТ (МОТ C152, например, статьи 21, 22, 23, 24 и 27), государственными органами (напр., Европейская директива по машинам и механизмам), признанными организациями и содержащиеся в промышленных стандартах (напр., EN 13001) применимы ко всем грузоподъемным устройствам независимо от их SWL.

6 сессия SSE приняла решение удалить пороговое предельное значение из проекта правила II-1/3-13.1.1 и обратить внимание, при составлении проекта положений об «исключениях», на оборудование с меньшей грузоподъемностью, на которое не распространяются требования системы обязательного освидетельствования и сертификации судов на соответствие требованиям конвенции СОЛАС, глава I.

После длительного обсуждения 6 сессия SSE согласилась включить проект правила II-1/3-13.1.3, предоставляющего Администрации гибкость в вопросе применения проекта правил конвенции СОЛАС II-1/3-13.2.1 и II-1/3-13.2.4 к грузоподъемным устройствам, имеющим SWL менее 1000 кг.

После согласования того, что якорные лебедки не должны иметь нижнего порога применения в новом проекте правила СОЛАС, 6 сессия SSE согласилась ограничить применение грузоподъемных устройств в соответствии с проектом правила II-1/3-13.1.3 конвенции СОЛАС, допускающим гибкость в отношении оборудования, имеющего SWL менее 1000 кг.

Вопрос пороговых значений в пункте «Исключения» позволяет дифференцировать соответствующие типы требований, напр., к эксплуатации или проектированию.

***Маркировка грузоподъемных приспособлений и разобщающих устройств***

6 сессия SSE согласилась, что на существующие и новые грузоподъемные приспособления должна наноситься маркировка с указанием их SWL на основании проекта правила II-1/3-13.2.3 и соответствующего Руководства, тогда как маркировка якорных лебедок является более сложным вопросом, в отношении которого следует обращаться к Руководству по якорных лебедкам.

***Проектирование и изготовление якорных лебедок***

Подкомитет провел длительное обсуждение необходимости соответствия проектирования и изготовления якорных лебедок правилам классификационного общества, сделал вывод, что ему известно всего несколько классификационных обществ, имеющих правила для якорных лебедок и, в конечном итоге, решил обращаться исключительно к Администрациям, как указывается в проекте правила II-1/3-13.2.2 СОЛАС.

***Гармонизация и возможное дублирование требований, приведенных в МОТ C152 и новом проекте правила II-1/3-13 СОЛАС***

Некоторые делегации выразили свою обеспокоенность в отношении возможного дублирования требований к судам, которые должны отвечать требованиям, приведенным в МОТ C152 и новом проекте правила II-1/3-13 СОЛАС, особенно в отношении требований к оценке и проверке нагрузки.

После обсуждения 6 сессия SSE согласилась с тем, что существующие требования МОТ C152 не должны приводить к созданию дополнительных требований конвенции СОЛАС к аналогичному оборудованию, но подробные разъяснения и уточнения должны быть включены в Руководство.

***Неисправные/неработающие грузоподъемные устройства и якорные лебедки***

Обсуждались условия и обстоятельства, при которых неработающие OLAW делают судно непригодным к плаванию, а также меры, которые должны быть предприняты для восстановления мореходных качеств до захода в следующий порт.

6 сессия SSE согласилась, что невозможно составить исчерпывающий перечень действий, предусматривающий все возможные обстоятельства, и включить их в проект Руководства по грузоподъемным устройствам и якорным лебедкам.

***Проект Руководства по безопасности судовых грузоподъемных устройств и якорных лебедок***

Вследствие ограниченности по времени 6 сессия SSE не смог рассмотреть и далее проработать два комплекта проектов руководств по безопасности судовых грузоподъемных устройств и якорных лебедок и, соответственно, решила, что эти задачи могут быть рассмотрены Корреспондентской группой.

**Разработка руководства по подаче электроэнергии на суда с берега и поправок к главам II-1 и II-2 конвенции СОЛАС**

На основании результатов работы Корреспондентской группы, созданной в ходе
5 сессии SSE, 6 сессия SSE посчитала преждевременным назначать проектную группу для разработки проекта руководства и, следовательно, эта работа должна быть продолжена Корреспондентской группой.

Это руководство не должно смешивать аспекты стандартизации и эксплуатации в целях предотвращения дублирования существующих международных стандартов.

Поэтому следует сфокусироваться только на эксплуатационных аспектах и не касаться разработки технических требований.

6 сессия SSE приняла решение учредить межсессионную Корреспондентскую группу для дальнейшей разработки проекта руководства по безопасной эксплуатации береговых служб электроснабжения (OPS) в порту для судов, занятых в международных рейсах.

В ходе обсуждения было высказано мнение, что следует избегать обязательного характера руководства в соответствии с конвенцией СОЛАС, так как на судах применяются различные меры по снижению загрязняющих воздух выбросов, не ограниченные исключительно береговыми системами энергоснабжения.

**Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО по безопасности, охране и вопросам, связанным с защитой окружающей среды**

6 сессия SSE рассмотрела проект унифицированной интерпретации в отношении правила II-2/10.10.4 СОЛАС в рамках требований к носимым УКВ радиостанциям аварийных пожарных партий, в частности, в отношении термина «взрыво- или искробезопасности», предназначенных для определения сертифицированного типа безопасности и существенных элементов в соответствии с определениями стандартов Международной электротехнической комиссии (МЭК).

Поправки к правилу II-2/10 СОЛАС, принятые резолюцией MSC.338(91), требуют, помимо прочего, наличия на борту двух носимых УКВ радиостанций для каждой аварийной пожарной партии.

МАКО считает, что требование правила II-2/10.10.4 СОЛАС по снижению угрозы взрыва является достаточно неопределенным и открыто для интерпретирования. МАКО также выявила некоторые несоответствия в реализации этого требования, в частности, в отношении термина «взрыво- или искробезопасность».

МАКО понимает, что указание «искробезопасного» типа оборудования в некоторых случаях не имеет значения без указания необходимости сертифицированного типа безопасности, а также существенных элементов, определенных в стандартах МЭК 60079 и 60092-502.

Принимая во внимание приведенный выше анализ и пояснения, представленные в MSC/Circ.1120, с учетом обеспечения глобального и единообразного соблюдения требований правила II-2/10.10.4 СОЛАС, МАКО разработала проект Унифицированной интерпретации МАКО (UI).

6 сессия SSE согласовала проект UI по главе II-2 и передала его 101 сессии КБМ для одобрения.

***Проект унифицированной интерпретации подстрочных примечаний в положении СОЛАС II-2/9.7.5***

6 сессия SSE рассмотрела предложенный проект унифицированной интерпретации правила II-2/9.7.5 конвенции СОЛАС с поправками, внесенными резолюцией MSC.365(93), направленный на разъяснение того, что подстрочные примечания к настоящему положению не запрещают использование стационарных систем пожаротушения CO2, которые не были спроектированы или испытаны согласно ISO 15371, а также минимального количества, необходимого для защиты выпускных труб камбуза.

6 сессия SSE согласовала проект UI в части подстрочных примечаний к правилу II-2/9.7.5 СОЛАС и передала его 101 сессии КБМ для одобрения.

***Применение расчетных температур к трубопроводам, фитингам и соответствующим элементам***

6 сессия SSE согласовала проект унифицированной интерпретации по применению расчетной температуры трубопроводов, фитингов и соответствующих элементов и соответствующий проект циркуляра КБМ для предоставления 101 сессии КБМ для одобрения.

МАКО предоставила проект унифицированной интерпретации МАКО по применению проектных температур к трубопроводам, фитингам и соответствующим элементам согласно требованиям п. 11.3.6 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом/Кодекса IGC, предназначенной для внесения ясности по вопросу рассмотрения районов верхней палубы над «топливными танками» как части «грузового района», и того, следует ли при проектировании трубопровода, фитингов и соответствующих элементов системы водораспыления в таком районе учитывать, что оборудование должно выдерживать температуру 925°C.

МАКО запросила разъяснений по применению проектной температуры для трубопроводов, фитингов и соответствующих элементов системы водораспыления в соответствии с требованиями п. 11.3.6 Кодекса IGC, с поправками, внесенными резолюцией MSC.370(93) (далее – Кодекс IGC), принимая во внимание п. 11.1.4 Кодекса.

***Проект унифицированной интерпретации в отношении испытаний выброса системы порошкового пожаротушения на борту судна***

МАКО и SIGTTO/Ассоциация операторов газовых танкеров и терминалов предложили новый проект унифицированной интерпретации в отношении испытаний выброса системы порошкового пожаротушения на борту судна в соответствии с требованиями п. 11.4.8 кодекса IGC (резолюция MSC.370(93)), направленный на разъяснение термина «достаточное количества огнетушащего порошка».

6 сессия SSE согласовала проект унифицированной интерпретации испытания выброса системы порошкового пожаротушения на борту судна и соответствующий проект циркуляра КБМ для предоставления 101 сессии КБМ на одобрение.

***Унифицированная интерпретация условий оснащения спасательными буями для целей посадки/высадки***

МАКО предложила проект унифицированной интерпретации «Условия оснащения спасательными буями для целей посадки/высадки» в контексте правил СОЛАС III/22.1.1 (спасательные буи для пассажирских судов), III/32.1.1 (спасательные буи для грузовых судов) и правилом II-1/3-9 СОЛАС (Средства посадки и высадки на берег), направленный на разъяснение того, что спасательный буй, оснащенный маяком и спасательным леером согласно MSC.1/Circ.1331 в соответствии с правилом II-1/3-9 СОЛАС, не должен учитываться при рассмотрении минимального количества и местоположения спасательных буев в соответствии с требованиям правил III/22.1.1 или III/32.1.1 СОЛАС, в зависимости от применимости.

6 сессия SSE согласовала проект унифицированной интерпретации по оснащению спасательными буями и соответствующий проект циркуляра КБМ для предоставления 101 сессии КБМ для одобрения.

***Проект пересмотренной версии унифицированной интерпретации МАКО SC242 в отношении правил II-1/28, II-1/29 и II-1/30 конвенции СОЛАС***

МАКО предоставила пересмотренную версию UI SC242, в которой предлагается проект унифицированных интерпретаций соответствующих элементов правил СОЛАС II-1/28, II-1/29 и II-1/30.

Конвенция СОЛАС надлежащим образом рассматривает компоновку механизма управления, оснащенного традиционной пропульсивной системой и системой управления рулевого типа.

Однако, МАКО считает, что в Конвенции недостаточно предусматриваются современные комбинированные пропульсионные системы/системы управления, такие как винторулевые колонки, погружные двигатели, водометы, крыльчатые движители и т.п.

МАКО разработала Унифицированную интерпретацию (UI) SC242 в отношении возможностей управления, обеспечиваемых этими системами. Копия UI SC242 была предоставлена в приложении к документу DE 55/3, и MSC90 впоследствии утвердил MSC.1/Circ.1416 по Унифицированной интерпретации в отношении правил II-1/28 и II-1/29 конвенции СОЛАС (MSC90/28, п. 9.2).

Опыт применения UI SC242 и реакция отрасли показали необходимость дальнейших разъяснений, в частности, в отношении внедрения правил СОЛАС II-1/29.1 и II-1/29.6.1. Следовательно, МАКО предоставила на SSE4 измененную версию UI SC242.

6 сессия SSE, согласившись с содержанием проекта пересмотренной версии UI SC242, а также с тем, что пересмотренная версия MSC.1/Circ.1416 должна быть выпущена как новый циркуляр, согласовала проект унифицированной интерпретации правил II-1/28, II-1/29 и II-1/30 СОЛАС, а также соответствующего циркуляра КБМ для предоставления на 101 сессию КБМ на одобрение.

Согласовав последнюю редакцию UI МАКО, которая считается приемлемой в качестве временного средства, 6 сессия SSE разработала новый комплексный подход, охватывающим все типы необходимых современных систем управления.

***Проект унифицированной интерпретации положения СОЛАС III/20.11***

МАКО представила проект унифицированной интерпретации в отношении правила III/20.11 СОЛАС (UI SC144), направленный на разъяснение того, что осмотры, ревизии и эксплуатационные испытания, выполняемые как минимум каждые пять лет, должны производиться в присутствии инспектора в целях обеспечения удовлетворительного технического обслуживания и испытаний соответствующего оборудования.

6 сессия SSE согласовала проект унифицированной интерпретации в отношении правила III/20.11 СОЛАС и соответствующий проект циркуляра КБМ для предоставления на 101 сессию КБМ для одобрения.

**Прочая деятельность**

Разночтения между главой VI Кодекса LSA и положениями по испытаниям резолюции MSC.81(70)

В целях устранения разночтений в отношении испытаний лебедок и тормозов лебедок 98 сессия КБМ приняла поправки к Кодексу LSA в резолюциях MSC.425(98) и MSC.427(98) и резолюцию MSC.81(70) по Пересмотренным рекомендациям для испытаний спасательных средств.

Имеется упущение в поправках к главе VI кодекса LSA и требованиях к испытаниям в резолюции MSC.81(70), принятых на 98 сессии КБМ.

6 сессия SSE согласовала проект поправок к резолюции MSC.81(70) для рассмотрения на 101 сессии КБМ в качестве незначительного изменения.