**CCC 5 - 10-14 сентября 2018 г.**

***CCC 5 отметил, что комитетом MSC 99 одобрен циркуляр MSC.1/Circ.1500/Rev.1*** «Руководство по разработке изменений к Конвенции СОЛАС 1974 и соответствующим обязательным инструментам и MSC.1 / Circ.1587 о Процедурных аспектах, связанных с формулированием поправок к Конвенциям ИМО, относящихся к безопасности, за исключением Конвенции СОЛАС 1974 год, и соответствующих обязательных документов.

Это руководство не должно применяться к Международному морскому кодексу по опасным грузам/ММОГ и Международному кодексу морской перевозки навалочных грузов/МКМПНГ, поскольку они постоянно обновляются. Глава 17 Международного кодекcа перевозок опасных химических грузов наливом/МКХ и глава 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом/МГКР не подвергаются действию Руководства.

***Рабочей группе по поправкам к Кодексу для судов, работающих на СПГ и разработка Руководства для топлива с низкой температурой вспышки****, принятых CCC 5, из-за временных рамок не удалось рассмотреть временные руководства безопасности судов, оборудованных топливными элементами (ТВЭЛ).* CCC 5 вменено продолжить разработку этого текста в межсессионный период.

Проект технических положений, касающихся безопасности судов, где используется метилэтиловый спирт, разрабатывается в ИМО с 2013 года. CCC 5 в целом согласовал проект временного руководства по безопасности судов, использующих метил / этиловый спирт в качестве топлива вместо включения технических условий безопасности судов, использующих метил / этиловый спирт, в Кодекс для судов, работающих на СПГ.

Эти временные руководства предусматривают положения, касающиеся организации, установки, контроля и мониторинга машин, оборудования и систем с использованием метил / этилового спирта в качестве топлива и имеют ряд положительных последствий, таких как быстрое глобальное внедрение, время для оценки в течение промежуточного периода и возможность для улучшения до включения положений в Кодекс для судов, работающих на СПГ.

Они применяются к судам, к которым применяется часть G главы II-1 СОЛАС. В целом, химические танкеры, использующие метил / этиловый спирт, как топливо не должны исключаться. Особое внимание следует уделить конкретным характеристикам этих судов, и в этой связи в проект текста добавлено соответствующее положение.

***Рекомендации по безопасности для применения жидкого топлива с температурой вспышки не менее 55 ° C на борту.***

Некоторые делегации предложили понизить температуру вспышки жидкого топлива с 60°C до 52°C в контексте главы II-2 Конвенции СОЛАС.

Ранее MSC 95 согласился с тем, что технические требования к жидкому топливу с температурой вспышки менее 60 ° C будут предоставляться в контексте Кодекса для судов, работающих на СПГ.

На CCC 4 было предложено использовать методы оценки риска, такие как FSA, для дальнейших исследований.

CCC 5 одобрил возможное поручение контактной группе (КГ) рассматривать эти вопросы в межсессионный период.

***Пригодность аустенитной стали с повышенным содержанием марганца для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур и разработка любых необходимых поправок к Кодексу для судов, работающих на СПГ и Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом.***

MSC 96 одобрил включение результатов по "Пригодности аустенитной стали с повышенным содержанием марганца для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур и разработке любых необходимых поправок к Кодексу для судов, работающих на СПГ и Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом".

CCC 4 поручил КГ доработать критерии приемлемости испытаний для высокомарганцевой аустенитной стали при эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур (криогенное обслуживание), оценить пригодность высокомарганцевой аустенитной стали пи эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур в контексте ее применимости к толстолистовой стали с целью разработки общих указаний по процедуре рассмотрения и утверждения новых материалов с металлическими свойствами для криогенного обслуживания.

Следуя позиции, достигнутой КГ, CCC 5 утвердил пригодность высокомарганцевых аустенитных сталей для криогенного обслуживания.

Хотя применение временного руководства изначально было ограничено толстолистовой сталью для сооружения цистерн СПГ в соответствии с положениями Кодекса для судов, работающих на СПГ, область применения расширена и включает также грузовые танкеры СПГ в соответствии с Международнвым кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом.

Следует отметить, что CCC 5 не смог рассмотреть проект плана и соответствующие чек-листы для общих указаний относительно процедуры рассмотрения и одобрения альтернативного материала с металлическими свойствами. Эти темы включены в рабочие задачи КГ по пригодности высокомарганцевых аустенитных сталей для криогенного обслуживания в установленном Подкомитетом порядке.

***CCC 5 одобрил следующие проекты поправок*** с целью одобрения и последующего принятия MSC:

* Пункт 6.7.1.1 Части A-1 Кодекса для судов, работающих на СПГ - системы сброса давления, которые должны быть установлены в трюмных помещениях для хранения топлива, межбарьерные помещения и обвязки резервуара;
* Новое правило 11.8 для систем пожаротушения в помещениях для подготовки топлива;
* Пункты 6.5.3.5.1 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом и 16.3.3.5.1 Кодекса для судов, работающих на СПГ относительно испытаний на растяжение для материалов, отличных от алюминиевых сплавов, в связи с применением высокомарганцевых аустенитных сталей для криогенного обслуживания.

***CCC 5 одобрил следующие унифицированные интерпертации*** положений Кодекса для судов, работающих на СПГ с целью одобрения и последующего принятия MSC:

* Функциональные требования, предъявляемые к газовпускным клапанам двухтопливных двигателей и газовых двигателей (Разделы 12.4 и 12.5, Часть A-1 Кодекса для судов, работающих на СПГ);
* Защита судостроительной стали от топлива на сжиженном газе (пункт 6.3.10);
* Классификация опасных зон хранения топлива в трюмных помещениях (Раздел 12.5.2.1 и сноска 23);
* Сигнализация при потере питания вентиляции (Раздел 15.10.1).

***CCC 5 одобрил следующие унифицированные интерпертации*** положений Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГР) с целью одобрения и последующего принятия MSC:

* Питание устройства нагрева конструкции грузового танка (пункт 4.19.1.6);
* Испытание на воспламеняемость клапанов системы аварийного останова (пункт 5.13.1.1.4);
* Защита спасательного плавучего средства (пункт 11.3.1);
* Группы цистерн в грузовой зоне (пункт 11.3.3);
* Перевозка продуктов 19-й главы с поправками к МКГР (MSC.370(93)), на судах, построенных после 1 июля 1986 г. или до 1 июля 2016 г

***Поправки к Международному морскому кодексу перевозки навалочных грузов/МКМПНГ и Дополнения***

Редакторская и техническая группа (РТГ) на двадцать девятой сессии приступила к подготовке поправок к проекту 05-19 к Кодексу МКМПНГ, включая проект консолидированного кодекса МКМПНГ.

CCC 5 уполномочил РТГ30 завершить поправки к проекту 05-19 к Кодексу МКМПНГ с целью представления проекта консолидированного издания Кодекса МКМПНГ, с включением поправок к проекту 05-19 в MSC 101 для рассмотрения и принятия.

***Поправки к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов/ММОГ и Дополнения.*** MSC 99 принял поправку 39-18 резолюцией MSC.442 (99), с предусмотренным вступлением в силу 1 января 2020 года и на добровольной основе с 1 января 2019 года.

MSC 99 также одобрил MSC.1 / Circ.1588 о Пересмотренных Процедурах реагирования на чрезвычайные ситуации для судов, перевозящих опасные грузы (Порядок действий при аварии для судов, перевозящих опасные грузы).

MSC 99 поручил CCC рассмотреть сноски в ММОГ при подготовке следующей консолидированной версии (поправка 40-20). В силу этого, CCC 5 поручил РТГ31 провести всеобъемлющий анализ сносок в ММОГ при подготовке поправки 40-20 с целью рассмотрения результатов CCC 6.

CCC 5 выразил согласие поручить РТГ31 продолжить рассмотрение вопроса об одобрении цистерн с сосудом из полимерных композитных материалов (ПКМ) как ИМО цистерн тип 4.

***Разъяснение пункта 7.1.4.4.2 ММОГ.*** Уточнение терминов «спасательные средства» и «доступ к местам общественного пользования», используемых в пункте 7.1.4.4.2 ММОГ.

CCC 5 постановил продолжить рассмотрение этого вопроса как поправок к проекту ММОГ и поручил РТГ31 подготовить проект поправок к ММОГ.

***Поправки к Кодексу безопасной практики размещения и крепления груза (CSS) в отношении зависящих от метеоусловий креплений.***

Нстояшая версия Приложения 13 содержит данные об ускорении, применимые к плаваниям в океане в течение всего года. Кроме того, это позволяет уменьшить данные ускорения в случае операций в ограниченном районе плавания с учетом сезона и продолжительности рейса. Однако метод уменьшения этих цифр остается открытым для интерпретации.

Таблицы ускорения в Приложении 13 основаны на принятой математической модели для получения компонентов ускорения, возникающих в результате движения судна. Аналогичная модель используется в Кодексе МКГР для проектирования опор грузовых цистерн.

В Кодексе безопасной практики судов, перевозящих палубные лесные грузы и в Кодексе практики упаковки единиц грузового транспорта применяется кривая сокращения для ускорения судов в отношении расчетной значительной высоты волны для рейса.

 Существенный прогресс был достигнут CCC 5 в отношении проектов поправок к Приложению 13 к Кодексу CSS, но еще предстоит проделать определенную работу до окончательного завершения. Данная тема передана профильной КГ.

***В целом, СCC 5 выразил согласие на представление MSC 100*** в качестве срочного вопроса с целью утверждения:

* Проект временного руководства по безопасности судов, использующих метил / этиловый спирт в качестве топлива;
* Проект временного руководства по применению высокомарганцевых аустенитных сталей для эксплуатации в условиях низких и сверхнизких температур;
* Проект временного руководства по проведению прецизионного теста коррозионной стойкости для тончайших стальных профилей MHB.