

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
НА МОРЕ
103-я сессия
Пункт 21 повестки дня

MSC 103/21
25 мая 2021 года
Подлинный текст
на английском языке

ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ О ЕГО 103-Й СЕССИИ

Содержание

Раздел	Стр.
1 ВВЕДЕНИЕ – УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	4
2 РЕШЕНИЯ ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО	5
3 РАССМОТРЕНИЕ И ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВК К ДОКУМЕНТАМ, ИМЕЮЩИМ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СИЛУ	5
4 НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НОВЫХ МЕР	15
5 ОБЗОР НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)	15
6 РАЗРАБОТКА ДАЛЬНЕЙШИХ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОВ В ОТНОШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖИДКОГО ТОПЛИВА	25
7 ЦЕЛЕВЫЕ СТАНДАРТЫ КОНСТРУКЦИИ НОВЫХ СУДОВ	32
8 МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ВНУТРЕННИХ ПАРОМОВ	32
9 МЕРЫ ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ	36
10 ПИРАТСТВО И ВООРУЖЕННЫЙ РАЗБОЙ ПРОТИВ СУДОВ	40
11 НЕБЕЗОПАСНАЯ СМЕШАННАЯ МИГРАЦИЯ ПО МОРЕ	50
12 ФОРМАЛИЗОВАННАЯ ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ	50
13 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР, ПОДГОТОВКА И НЕСЕНИЕ ВАХТЫ (срочные вопросы, вытекающие из седьмой сессии подкомитета)	51

14	МОРЕПЛАВАНИЕ, СВЯЗЬ И ПОИСК И СПАСАНИЕ	55
15	ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ СУДНА	58
16	СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ	60
17	ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДА РАБОТЫ КОМИТЕТА	62
18	ПРОГРАММА РАБОТЫ	63
19	ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 2021 ГОД	72
20	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	72
21	РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА О ЕГО 103-Й СЕССИИ	77

ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛОЖЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.482(103) – ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС) 1974 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.483(103) – ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕРОК НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ И НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ (КОДЕС ПРО) 2011 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.484(103) – ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (КОДЕКС СПБ)
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.485(103) – ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКС КСС)
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.486(103) – ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ (КОНВЕНЦИЯ ПДНВ) 1978 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.487(103) – ПОПРАВКИ К ЧАСТИ А КОДЕКСА ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИЮ МОРЯКОВ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ (КОДЕКС ПДНВ)
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.488(103) – ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИСПЫТАНИЮ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ (РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.81(70))
ПРИЛОЖЕНИЕ 8	ИТОГИ ОБЗОРА НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)

ПРИЛОЖЕНИЕ 9	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.489(103) – РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПО БОРЬБЕ С ПИРАТСТВОМ И ВООРУЖЕННЫМ РАЗБОЕМ В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ 10	ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД ПОДКОМИТЕТОВ SDC И SSE
ПРИЛОЖЕНИЕ 11	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ ПОДКОМИТЕТОВ SDC И SSE
ПРИЛОЖЕНИЕ 12	ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ 13	ПОВЕСТКА ДНЯ КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 14	ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПОВЕСТКИ ДНЯ 104-Й И 105-Й СЕССИЙ КБМ
ПРИЛОЖЕНИЕ 15	РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.490(103) – РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПО ПРИОРИТЕЗАЦИИ ВАКЦИНАЦИИ МОРЯКОВ ОТ COVID-19
ПРИЛОЖЕНИЕ 16	ЗАЯВЛЕНИЯ ДЕЛЕГАЦИЙ И НАБЛЮДАТЕЛЕЙ

1 ВВЕДЕНИЕ – УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

1.1 103-я сессия Комитета по безопасности на море была проведена дистанционно 5–14 мая 2021 года под председательством г-жи Майте Медины (Соединенные Штаты). Присутствовал также заместитель председателя Комитета г-н Теофинос Мозас (Греция).

1.2 На сессии присутствовали члены и ассоциированные члены; представители программ Организации Объединенных Наций, специализированных учреждений и других организаций системы Организации Объединенных Наций; наблюдатели от межправительственных организаций, имеющих соглашения о сотрудничестве; а также наблюдатели от неправительственных организаций, имеющих консультативный статус; список приводится в документе MSC 103/INF.1.

Вступительное слово Генерального секретаря

1.3 Генеральный секретарь приветствовал участников и выступил со вступительным словом, полный текст которого может быть загружен с вебсайта ИМО по следующей ссылке:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings.aspx>

Инциденты на море

1.4 Комитет принял к сведению предоставленную делегацией Малайзии информацию о произошедшем 3 мая 2021 года инциденте с самоподъемной буровой установкой **Velesito NAGA 7**, у которой развился крен и которая впоследствии погрузилась под воду при работе в море в штате Саравак. Делегация выразила также поддержку Генеральному секретарю в его призыве в том, чтобы включить моряков в категорию ключевых работников и признать первоочередность моряков в рамках национальных программ вакцинации от COVID-19. Полный текст заявления изложен в приложении 16.

Принятые меры по проведению дистанционных сессий

1.5 Комитет сослался на то, что на объединенной внеочередной сессии всех комитетов ИМО (ALCOM/ES), состоявшейся в сентябре 2020 года, комитеты совместно утвердили циркуляр *Interim guidance to facilitate remote sessions of the Committees during the COVID-19 pandemic* (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1) и, в частности, постановили следующее:

- .1 частично отступить от правила 3 своих соответствующих правил процедуры с тем, чтобы было возможным проведение дистанционных сессий;
- .2 принять, с целью проведения дистанционных сессий, полномочия, представленные в электронном виде, при том понимании, что оригиналы будут направлены позднее; и
- .3 считать, что государства-члены, представившие действительные полномочия, зарегистрированы в системе регистрации в режиме онлайн и внесены в перечень участников дистанционной сессии в качестве «присутствующих» в значении правила 28 1) их правил процедуры.

Утверждение повестки дня и соответствующие вопросы

1.6 Комитет утвердил повестку дня (MSC 103/1) и в целом решил руководствоваться в своей работе пояснениями, содержащимися в документе MSC 103/1/1, а также предварительным расписанием (MSC 103/1/1, приложение с поправками).

Полномочия

1.7 Комитет принял к сведению, что полномочия 110 делегаций, присутствующих на сессии, оформлены должным образом.

2 РЕШЕНИЯ ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО

2.1 Комитет отложил рассмотрение данного пункта повестки дня на свою 104-ю сессию.

3 РАССМОТРЕНИЕ И ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВК К ДОКУМЕНТАМ, ИМЕЮЩИМ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СИЛУ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1 Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС 1974 года было предложено рассмотреть и одобрить предложенные поправки к следующим документам:

- .1 главы II-1 и III Конвенции СОЛАС в соответствии с положениями статьи VIII Конвенции;
- .2 Международный кодекс по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс ПРО 2011 года) в соответствии с положениями статьи VIII и правила XI-1/2 Конвенции;
- .3 Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ) в соответствии с положениями статьи VIII и правила VII/11.1 Конвенции;
- .4 Международный кодекс по системам пожарной безопасности (Кодекс СПБ) в соответствии с положениями статьи VIII и правила II-2/3.22 Конвенции; и
- .5 Международный кодекс по спасательным средствам (Кодекс КСС) в соответствии с положениями статьи VIII и правила III/3.10 Конвенции.

3.2 Во время рассмотрения и одобрения расширенным Комитетом по безопасности на море вышеупомянутых поправок в соответствии со статьями VIII b) iii) и VIII b) iv) Конвенции присутствовали договаривающиеся правительства, составляющие более одной трети всех договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС 1974 года. Предложенные поправки к Конвенции и кодексам, имеющим обязательную силу согласно Конвенции, были разосланы в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции СОЛАС всем государствам-членам ИМО и договаривающимся правительствам Конвенции циркулярным письмом № 4339 от 13 ноября 2020 года.

3.3 В связи с принятием вышеупомянутых поправок Комитету было также предложено рассмотреть и:

- .1 принять проект производных поправок к *Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств* (резолюция MSC.81(70)); и
- .2 утвердить проект циркуляра КБМ о добровольном раннем осуществлении проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и Кодексу КСС.

3.4 Сторонам Конвенции ПДНВ 1978 года было предложено рассмотреть и одобрить предложенные поправки к главе I Конвенции ПДНВ 1978 года и к разделу A-I/1 Кодекса ПДНВ. Во время рассмотрения и одобрения расширенным Комитетом по безопасности на море вышеупомянутых поправок в соответствии с положениями статьи XII 1) а) iv) и правила I/1.2.3 Конвенции присутствовали более одной трети сторон Конвенции ПДНВ 1978 года. Предложенные поправки к Конвенции ПДНВ 1978 года и Кодексу ПДНВ были разосланы в соответствии со статьей XII 1) а) i) Конвенции всем государствам-членам ИМО и сторонам Конвенции циркулярным письмом № 4340 от 13 ноября 2020 года.

3.5 Сторонам Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (Протокол о грузовой марке 1988 года) было предложено рассмотреть и принять предложенные поправки к главам II и III Приложения I Приложения В к Протоколу о грузовой марке 1988 года. Во время рассмотрения и одобрения расширенным Комитетом по безопасности на море вышеупомянутых поправок в соответствии с положениями пунктов 2 с) и 2 d) статьи VI Протокола о грузовой марке 1988 года присутствовали стороны, составляющие более одной трети общего количества сторон Протокола. Предложенные поправки были разосланы в соответствии с пунктом 2 а) статьи VI Протокола всем государствам-членам ИМО и сторонам Протокола циркулярным письмом № 4341 от 13 ноября 2020 года.

Предложенные поправки к Конвенции СОЛАС 1974 года

3.6 Комитет напомнил о том, что его 102-я сессия одобрила проект поправок к главам II-1 и III Приложения к Конвенции СОЛАС 1974 года, относящихся:

- .1 к новому правилу II-1/25-1 о датчиках уровня воды на судах с несколькими грузовыми трюмами, иных чем навалочные суда и танкеры (MSC 102/24, пункт 17.23); и
- .2 к правилу III/33.2 о средствах посадки на спасательные шлюпки и плоты и по их спуску (MSC 102/24, пункт 19.20.1).

3.7 В этом отношении Комитет рассмотрел документ MSC 103/3/3 (Бельгия и др.), в котором содержатся комментарии по проекту нового правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС в отношении различий между датчиками уровня воды и датчиками уровня льяльных вод, расположенными в грузовом трюме.

3.8 Согласившись с изменениями, предложенными в документе MSC 103/3/3, Комитет утвердил предложенные поправки к главам II-1 и III Приложения к Конвенции СОЛАС 1974 с изменениями, как изложено в приложении 1 к документу MSC 103/WP.5, при условии редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Дата вступления в силу предложенных поправок

3.9 Комитет постановил, что проект поправок к главам II-1 и III Приложения к Конвенции СОЛАС 1974 года, предложенный для одобрения на настоящей сессии, считается принятым 1 июля 2023 года и вступает в силу 1 января 2024 года в соответствии со

статьями VIII b) vi) 2) aa) и VIII b) vii) 1) Конвенции и циркуляром *Guidance on entry into force of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments* (MSC.1/Circ.1481).

Предложение о пересмотре эксплуатационных требований к детекторам уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами (резолюция MSC.188(79))

3.10 Комитет рассмотрел документ MSC 103/3/4 (Бельгия и др.), в котором предлагается пересмотреть эксплуатационные требования к детекторам уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами (резолюция MSC.188(79)) в рамках производной поправки после принятия проекта нового правила II-1/25-1 Конвенции СОЛАС (см. пункт 3.40).

3.11 Приняв к сведению предложение наблюдателя от МАКО подготовить проект пересмотра эксплуатационных требований, Комитет постановил:

- .1 расширить сферу применения данного результата и изменить его название следующим образом «*Пересмотр эксплуатационных требований к детекторам уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами* (резолюция MSC.188(79))»;
- .2 поручить Подкомитету SDC проанализировать эксплуатационные требования с тем, чтобы включить положения о детекторах уровня воды для грузовых судов с несколькими трюмами и рассмотреть вопрос равнозначности датчиков уровня льяльных вод и датчиков уровня воды; и
- .3 перенести завершение работы на 2022 год.

Исправления к сводному изданию Конвенции СОЛАС 2020 года

3.12 Комитет принял к сведению, что в марте 2021 года опубликовано сводное издание исправлений к сводному изданию Конвенции СОЛАС 2020 года, которое может быть загружено с открытого для широкой общественности вебсайта ИМО в разделе «[Supplements](#)».

Предложенные поправки к кодексам ПРО 2011 года, МКГ, СПБ и КСС, имеющим обязательную силу согласно Конвенции СОЛАС 1974 года

Проект поправок к Кодексу ПРО 2011 года

3.13 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила проект поправок к приложению 2 (Минимальные требования по замерам толщин при освидетельствованиях для возобновления свидетельства нефтяных танкеров с двойным дном) части А приложения В к Кодексу ПРО 2011 года, касающихся минимальных требований по замерам толщин при освидетельствованиях для возобновления свидетельства нефтяных танкеров с двойным дном (MSC 102/24, пункт 17.24).

3.14 Приняв к сведению, что никаких комментариев представлено не было, Комитет утвердил предложенные поправки к Кодексу ПРО 2011 года, изложенные в приложении 2 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Дата вступления в силу предложенных поправок

3.15 Комитет постановил, что проект поправок к Кодексу ПРО 2011 года, предложенный для принятия на настоящей сессии, считается принятым 1 июля 2022 года и вступает в силу 1 января 2023 года в соответствии с процедурой проведения регулярного внесения изменений в Кодекс (DE 57/25, пункт 24.5), согласованной 92-й сессией КБМ.

Проект поправок к Кодексу МКГ

3.16 Комитет сослался на то, что:

- .1 его 101-я сессия приняла новый результат по анализу обязательных требований в конвенциях СОЛАС, МАРПОЛ, в Протоколе о грузовой марке 1988 года и в кодексах МКХ и МКГ в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах с тем, чтобы рассмотреть разночтения, а также тот факт, что предполагаемые к разработке поправки должны применяться к новым судам (MSC 101/24, пункт 21.26);
- .2 7-я сессия Подкомитета SDC подготовила проект поправок для представления с целью одобрения на 102-ю сессию КБМ и 76-ю сессию КЗМС, как это требуется, с целью принятия и вступления в силу 1 января 2024 года только для новых судов с тем пониманием, что эти поправки не будут оказывать влияния на существующие суда, и поэтому комитеты могли рассмотреть вопрос применения этих поправок ко всем судам в дату вступления в силу (SDC 7/16, пункты 12.11 и 12.13); и
- .3 102-я сессия КБМ одобрила проект поправок к главе 2 (Живучесть судна и расположение грузовых танков) Кодекса МКГ в отношении не имеющих изменений водонепроницаемых дверей на грузовых судах (MSC 102/24, пункт 17.28).

3.17 В этом отношении Комитет рассмотрел документ MSC 103/3/5 (Австралия и др.), в котором предлагаются изменения к проекту поправок к Кодексу МКГ наряду с аналогичными поправками по изменениям к Конвенции МАРПОЛ, Протоколу о грузовой марке 1988 года и Кодексу МКХ, с тем чтобы распространить требование о быстром срабатывании или о единичном действии на навесные водонепроницаемые двери, которые в море находятся в «постоянно закрытом состоянии».

3.18 В последовавшем затем обсуждении Комитет принял к сведению следующие замечания:

- .1 предложенные изменения носят незначительный характер и касаются несоответствия требований в отношении тех навесных водонепроницаемых дверей, которые в море постоянно или как правило закрыты, а также вопроса водонепроницаемости дверей для доступа, что будет способствовать повышению безопасности;
- .2 предложенные изменения привнесут новые требования, которые ранее не существовали, что вызовет несоответствие, они также находятся за пределами сферы применения согласованного результата;

- .3 в Конвенции СОЛАС навесные двери не рассматриваются подробно, и данное предложение не станет причиной несоответствий; на следующей сессии должен быть вновь рассмотрен вопрос о необходимости положения о применении;
- .4 хотя предлагаемые изменения представляются чисто редакционными, они могут оказать существенное воздействие и иметь эксплуатационные последствия с точки зрения безопасности, что будет означать, что управляемые вручную двери на новых судах будут рассматриваться как точки затопления, тем самым вытесняя этот тип дверей из практического использования;
- .5 предложенные изменения могут стать причиной двусмысленности, что может быть упущено проектировщиками судов и для чего на более поздних этапах потребуются конструктивные изменения; и
- .6 следует поручить Подкомитету SDC рассмотреть существующее руководство и интерпретации по данному вопросу, если предложение будет принято.

3.19 С учетом того, что большинство выступивших не выразили поддержку изменениям, предложенным в документе MSC 103/3/5, и что положение о применении в проекте поправок к Кодексу МКГ предполагает дальнейшие обсуждения, Комитет:

- .1 не согласился с изменениями, предложенными в документе MSC 103/3/5, отметив, что они также будут применяться к проекту поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 года (см. пункт 3.33);
- .2 отложил на свою 104-ю сессию рассмотрение необходимости положения о применении и принятие предложенных поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 года и к Кодексу МКГ и предложил представлять соответствующие документы; и
- .3 постановил проинформировать 76-ю сессию КЗМС об итогах обсуждения для дальнейшего рассмотрения соответствующих поправок к Конвенции МАРПОЛ и Кодексу МКХ.

Проект поправок к Кодексу СПБ

3.20 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила проект поправок к главе 9 (Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара) Кодекса СПБ, касающихся требований по выявлению неисправностей для грузовых судов и балконов кают, снабженных системами обнаружения пожара отдельным извещателем (MSC 102/24, пункт 19.8).

3.21 Приняв к сведению, что никаких замечаний представлено не было, Комитет утвердил содержание предложенных поправок к Кодексу СПБ, как изложено в приложении 4 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Дата вступления в силу предложенных поправок

3.22 Комитет постановил, что проект поправок к Кодексу СПБ, предложенных для принятия на настоящей сессии, должен считаться принятым 1 июля 2023 года и вступить

в силу 1 января 2024 года в соответствии со статьями VIII b) vi) 2) aa) и VIII b) vii) 1) Конвенции и циркуляром *Guidance on entry into force of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments* (MSC.1/Circ.1481).

Проект поправок к Кодексу КСС

3.23 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила проект поправок к главе IV (Спасательные шлюпки и плоты) Кодекса КСС, касающихся требования о том, чтобы исключить спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения, из требования о том, чтобы их возможно было спускать и буксировать при движении судна вперед на тихой воде со скоростью до 5 узлов (MSC 102/24, пункт 19.20).

3.24 Приняв к сведению, что никаких замечаний представлено не было, Комитет утвердил содержание предложенных поправок к Кодексу КСС, как изложено в приложении 5 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Дата вступления в силу предложенных поправок

3.25 Комитет постановил, что проект поправок к Кодексу КСС, предложенный для принятия на настоящей сессии, должен считаться принятым 1 июля 2023 года и вступить в силу 1 января 2024 года в соответствии со статьями VIII b) vi) 2) aa) и VIII b) vii) 1) Конвенции и циркуляром *Guidance on entry into force of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments* (MSC.1/Circ.1481).

ПРЕДЛОЖЕННЫЕ ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ ПДНВ 1978 ГОДА И КОДЕКСУ ПДНВ

Проект поправок к Конвенции ПДНВ 1978

3.26 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила проект поправок к главе I (Общие положения) Конвенции ПДНВ 1978 года, касающихся включения нового определения «высокое напряжение» (MSC 102/24, пункт 13.9).

3.27 Приняв к сведению, что никаких замечаний представлено не было, Комитет утвердил содержание предложенных поправок к Конвенции ПДНВ 1978 года, как изложено в приложении 6 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Дата вступления в силу предложенных поправок

3.28 Комитет постановил, что проект поправок к Конвенции ПДНВ 1978 года, предложенный для принятия на настоящей сессии, должен считаться принятым 1 июля 2022 года и вступить в силу 1 января 2023 года в соответствии со статьями XII 1) a) vii) 2), XII 1) a) ix) и правилом I/1.2.3 Конвенции.

Проект поправок к Кодексу ПДНВ

3.29 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила проект поправок к разделу A-I/1 Кодекса ПДНВ, касающихся поправки к определению «уровня эксплуатации» с целью включения «электромеханика» в качестве производной поправки для введения этого уровня в рамках Манильских поправок 2010 года (MSC 102/24, пункт 13.10).

3.30 Приняв к сведению, что никаких замечаний представлено не было, Комитет утвердил содержание предложенных поправок к Кодексу ПДНВ, как изложено в приложении 7 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Дата вступления в силу предложенных поправок

3.31 Комитет постановил, что проект поправок к Кодексу ПДНВ, предложенный для принятия на настоящей сессии, должен считаться принятым 1 июля 2022 года и вступить в силу 1 января 2023 года.

ПРЕДЛОЖЕННЫЕ ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1988 ГОДА

3.32 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила незначительные исправления к правилу 22 1) g) (SDC 7/16, приложение 15) и проект поправок к правилу 27 13 а) Приложения I (Правила определения грузовых марок) Приложения В к Протоколу о грузовой марке 1988 года, касающихся несоответствий в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах (MSC 102/24, пункт 17.28).

3.33 В этом отношении Комитет рассмотрел предложенные изменения к вышеуказанному проекту поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 года, содержащемуся в документе MSC 103/3/5 (Австралия и др.). Сославшись на свое ранее принятое решение в отношении предложенных аналогичных изменений к Кодексу МКГ, которые оправдывают проведение дальнейшего обсуждения положений об их применении (см. пункт 3.19), Комитет отложил на свою 104-ю сессию принятие незначительного исправления к правилу 22 1) g) и проекта поправок к правилу 27 13) а) Приложения I к Приложению В к Протоколу о грузовой марке 1988 года и предложил представлять соответствующие документы; и постановил проинформировать 76-ю сессию КЗМС соответствующим образом.

СООТВЕТСТВУЮЩИЕ НЕ ИМЕЮЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СИЛЫ ДОКУМЕНТЫ

Проект поправок к Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств

3.34 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия одобрила, в принципе, проект производных поправок к *Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств* (резолюция MSC.81(70)), вытекающих из проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и к Кодексу КСС (MSC 102/24, пункт 19.21), с целью принятия совместно с принятием проекта поправок к правилу III/33 Конвенции СОЛАС и главе IV Кодекса КСС (см. пункты 3.40 и 3.44).

3.35 Приняв к сведению, что никаких замечаний по проекту поправок к Пересмотренной рекомендации представлено не было, Комитет утвердил его содержание, как изложено в приложении 9 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

Проект циркуляра КБМ о раннем добровольном применении проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и к Кодексу КСС

3.36 Комитет сослался на то, что 7-я сессия Подкомитета SSE предложила ему утвердить проект циркуляра КБМ о раннем добровольном осуществлении проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и к Кодексу КСС совместно с принятием проекта

поправок к правилу III/33.2 Конвенции СОЛАС и к пункту 4.4.1.3.2 Кодекса КСС в отношении требований по испытаниям спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения (SSE 7/21, пункт 15.7).

3.37 Приняв к сведению, что никаких замечаний по проекту циркуляра КБМ представлено не было, Комитет утвердил его содержание, как изложено в приложении 10 к документу MSC 103/WP.5, при условии любых редакционных исправлений, если таковые потребуются.

УЧРЕЖДЕНИЕ РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ

3.38 Рассмотрев вышеуказанные вопросы, Комитет учредил редакционную группу по поправкам к имеющим обязательную силу документам и поручил ей с учетом сделанных замечаний и принятых решений на пленарном заседании подготовить для рассмотрения Комитетом с целью принятия и/или одобрения, соответственно, окончательный текст следующих документов:

- .1 проект поправок к главам II-1 и III Конвенции СОЛАС 1974 года, включая соответствующую резолюцию КБМ;
- .2 проект поправок к Приложению 2 части А приложения В Кодекса ПРО 2011 года, включая соответствующую резолюцию КБМ;
- .3 проект поправок к главе 9 Кодекса СПБ, включая соответствующую резолюцию КБМ;
- .4 проект поправок к главе IV Кодекса КСС, включая соответствующую резолюцию КБМ;
- .5 проект поправок к главе I Конвенции ПДНВ 1978 года, включая соответствующую резолюцию КБМ;
- .6 проект поправок к части А главы I Кодекса ПДНВ, включая соответствующую резолюцию КБМ;
- .7 проект поправок к *Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств* (резолюция MSC.81(70)), включая соответствующую резолюцию КБМ; и
- .8 проект циркуляра КБМ о раннем добровольном осуществлении проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и к Кодексу КСС.

Доклад редакционной группы

3.39 Рассмотрев доклад редакционной группы (MSC 103/WP.7), Комитет утвердил его в целом и предпринял действия, как изложено ниже.

Одобрение поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года и соответствующим кодексам, имеющим обязательную силу

Поправки к главам II-1 и III Приложения к Конвенции СОЛАС 1974 года

3.40 Расширенный Комитет, включающий делегации 109 Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС 1974 года, рассмотрел окончательный текст предложенных

поправок к главам II-1 и III Приложения к Конвенции, подготовленный редакционной группой (MSC 103/WP.7, приложение 1), и единогласно принял поправки резолюцией MSC.482(103), как изложено в приложении 1.

3.41 При принятии резолюции MSC.482(103) расширенный Комитет постановил, в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) aa) Конвенции СОЛАС 1974 года, что одобренные поправки к Конвенции должны считаться принятыми 1 июля 2023 года (если до этой даты Генеральному секретарю не будут сообщены возражения, как предусмотрено в статье VIII b) vi) 2) Конвенции) и вступить в силу 1 января 2024 года в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) и циркуляром *Guidance on entry into force of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments* (MSC.1/Circ.1481).

Поправки к Кодексу ПРО 2011 года

3.42 Расширенный Комитет, включающий делегации 109 Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС 1974 года, рассмотрел окончательный текст предложенных поправок к приложению 2 части А приложения В Кодекса ПРО 2011 года, подготовленный редакционной группой (MSC 103/WP.7, приложение 2), и единогласно принял поправки резолюцией MSC.483(103), как изложено в приложении 2.

3.43 При принятии резолюции MSC.483(103) расширенный Комитет постановил, в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции СОЛАС 1974 года, что одобренные поправки к Кодексу ПРО 2011 года должны считаться принятыми 1 июля 2022 года (если до этой даты Генеральному секретарю не будут сообщены возражения, как предусмотрено в статье VIII b) vi) 2) Конвенции) и вступить в силу 1 января 2023 года.

Поправки к кодексам СПБ и КСС

3.44 Расширенный Комитет, включающий делегации 109 договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС 1974 года, рассмотрел окончательный текст предложенных поправок к следующим документам:

- .1 глава 9 Кодекса СПБ (MSC 103/WP.7, приложение 3); и
- .2 глава IV Кодекса КСС (MSC 103/WP.7, приложение 4),

подготовленный редакционной группой, и единогласно принял поправки резолюциями MSC.484(103) и MSC.485(103), соответственно, как изложено в приложениях 3 и 4, соответственно.

3.45 При принятии вышеуказанных резолюций расширенный Комитет постановил, в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) aa) Конвенции СОЛАС 1974 года, что одобренные поправки к кодексам СПБ и КСС должны считаться принятыми 1 июля 2023 года (если до этой даты Генеральному секретарю не будут сообщены возражения, как предусмотрено в статье VIII b) vi) 2) Конвенции) и вступить в силу 1 января 2024 года в соответствии с положениями статьи VIII Конвенции СОЛАС.

Одобрение поправок к Конвенции ПДНВ 1978 года и Кодексу ПДНВ

Одобрение поправок к Конвенции ПДНВ 1978 года

3.46 Расширенный Комитет, включающий делегации 108 сторон Конвенции ПДНВ 1978 года, рассмотрел окончательный текст предложенных поправок к главе 1 Конвенции ПДНВ 1978 года, подготовленный редакционной группой (MSC 103/WP.7,

приложение 5), и единогласно принял поправки резолюцией MSC.486(103), как изложено в приложении 5.

3.47 При принятии резолюции MSC.486(103) расширенный Комитет постановил, в соответствии со статьей XII 1) а) vii) 2) Конвенции ПДНВ 1978 года, что одобренные поправки к Конвенции ПДНВ 1978 года должны считаться принятыми 1 июля 2022 года (если до этой даты Генеральному секретарю не будут сообщены возражения, как предусмотрено в статье XII 1) а) ix)) Конвенции) и вступить в силу 1 января 2023 года в соответствии с положениями статьи XII Конвенции.

Одобрение поправок к Кодексу ПДНВ

3.48 Расширенный Комитет, включая делегации 108 сторон Конвенции ПДНВ 1978 года, рассмотрел окончательный текст предложенных поправок к главе I части А Кодекса ПДНВ, подготовленный редакционной группой (MSC 103/WP.7, приложение 6), и единогласно принял поправки резолюцией MSC.487(103), как изложено в приложении 6.

3.49 При принятии резолюции MSC.487(103) расширенный Комитет постановил, в соответствии со статьей XII 1) а) vii) 2) Конвенции ПДНВ 1978 года, что одобренные поправки к Кодексу ПДНВ должны считаться принятыми 1 июля 2022 года (если до этой даты Генеральному секретарю не будут сообщены возражения, как предусмотрено в статье XII 1) а) ix)) Конвенции) и вступить в силу 1 января 2023 года в соответствии с положениями статьи XII Конвенции.

Принятие поправок к не имеющим обязательной силы документам и утверждение новых не имеющих обязательной силы документов

3.50 Комитет рассмотрел окончательный текст поправок к не имеющему обязательной силы документу, а также текст нового документа, подготовленные редакционной группой (MSC 103/WP.7, приложения 7 и 8, соответственно), и:

- .1 принял резолюцию MSC.488(103) о *поправках к пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (резолюция MSC.81(70))*, как изложено в приложении 7; и
- .2 утвердил циркуляр MSC.8/Circ.2 *Voluntary early implementation of the draft amendments to SOLAS chapter III and the LSA Code*.

Поручения Секретариату

3.51 Комитет уполномочил Секретариат при подготовке аутентичных текстов поправок, одобренных на настоящей сессии, вносить любые редакционные исправления, которые могут быть выявлены, включая корректировку ссылок на перенумерованные пункты, и довести до сведения Комитета информацию о любых ошибках и упущениях.

3.52 Комитет далее поручил Секретариату обеспечить, чтобы окончательный текст поправок, содержащихся в приложениях к докладу, был представлен в виде чистого текста (т. е. без маркировки исправлений).

4 НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НОВЫХ МЕР

4.1 Комитет отложил рассмотрение данного пункта повестки дня на свою 104-ю сессию.

5 ОБЗОР НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ (МАНС)

5.1 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия отложила рассмотрение данного пункта повестки дня на 103-ю сессию КБМ (MSC 102/24, пункты 1.13 и 5.1), и также на то, что в результате все документы, представленные по данному вопросу на 102-ю сессию КБМ, будут также рассмотрены на настоящей сессии.

5.2 Комитет также сослался на то, что его 100-я сессия утвердила рамки для проведения обзора нормативной базы (ОНБ) для использования МАНС, включая план работы и процедуры (MSC 100/20, пункты 5.28 и 5.29 и приложение 2), и отметил, что, в соответствии с этим планом, ОНБ должен был быть завершен на 102-й сессии КБМ в мае 2020 года, но в связи с пандемией COVID-19 работа была отложена и поэтому должна быть завершена на настоящей сессии.

5.3 С целью выполнения вышеуказанной цели по завершению работы по ОНБ с тем, чтобы в дальнейшем предоставить государствам-членам возможность представлять предложения по основной работе по МАНС, Комитет далее сослался на свое ранее принятое решение ограничить цель ОНБ оценкой того, в какой степени на существующую регулятивную базу может быть оказано воздействие вследствие эксплуатации МАНС и определения пунктов для дальнейших обсуждений; и что поэтому цель заключается ни в проведении обсуждения, ни в принятии решений о рекомендациях.

Ход работы по ОНБ

5.4 В отношении хода работы по ОНБ Комитет принял к сведению документ MSC 102/5 (Секретариат), в котором сообщается о проводимой работе и содержится согласованный график по завершению работы по ОНБ.

Доклад межсессионной рабочей группы по МАНС

5.5 Комитет рассмотрел доклад межсессионной рабочей группы (MSC 102/5/1), заседание которой было проведено 2–5 сентября 2019 года под председательством г-на Хенрика Тунфорса (Швеция), утвердил его в целом и предпринял действия, как изложено ниже.

5.6 Комитет принял к сведению рассмотрение группой результатов первого этапа ОНБ и тот факт, что группа приступила ко второму этапу для всех рассматриваемых документов, а также рассмотрение вопросов, которые должны применяться в качестве руководящих указаний в ходе второго этапа и в дальнейшем.

5.7 Комитет также принял к сведению рассмотрение ожидаемых итогов ОНБ, в результате которого были выработаны руководящие указания по требуемому формату и содержанию информации, которая должна быть представлена на 102-ю сессию КБМ в качестве исходных данных. Далее было отмечено, что группа постановила, что итоги ОНБ, как они должны быть окончательно согласованы Комитетом, должны содержать:

- .1 раздел по истории вопроса, включающий, среди прочего, описание процесса, применимого при ОНБ;
- .2 информацию по всем степеням автономности для каждого документа, на который, как ожидается, окажет воздействие работа МАНС, в рамках компетенции этого Комитета;

- .3 наиболее подходящий соответствующий способ(ы) рассмотрения функционирования МАНС в этих документах;
- .4 выявление тем и/или потенциальных лакун, которые должны быть рассмотрены;
- .5 определение возможных существующих связей между документами;
- .6 выявление приоритетов для дальнейшей работы, включая терминологию и тот порядок, в соответствии с которым документы должны быть рассмотрены, с учетом общих тем и потенциальных лакун; и
- .7 ссылки на материал, подготовленный до ОНБ и в течение ОНБ, особенно на документы ИМО.

5.8 В связи с этим Комитет:

- .1 принял к сведению формат доклада 102-й сессии КБМ по итогам второго этапа и тот факт, что проявившие добровольную инициативу государства-члены представили доклад в соответствии с согласованным форматом;
- .2 в отношении любой работы по МАНС, которая будет проводиться в будущем, – утвердил постановление группы о необходимости обоснования в отношении любых будущих предложений об изменениях в нормативной базе; и
- .3 с учетом остающейся работы по окончательной подготовке ОНБ – утвердил мнение группы о необходимости учреждения рабочей группы по МАНС на 102-й сессии КБМ (вследствие пандемии – на 103-й сессии КБМ, см. пункт 5.1).

Итоги второго этапа ОНБ

5.9 Комитет сослался на предоставленные непосредственно на рабочую группу по МАНС, без рассмотрения на пленарном заседании, проявившими добровольную инициативу государствами-членами доклады, в которых содержатся результаты второго этапа ОНБ, т. е. документы MSC 102/5/3 (Маршалловы Острова), MSC 102/5/4 (Бельгия и др.), MSC 102/5/5 (Индия), MSC 102/5/6 (Франция), MSC 102/5/8 (Либерия), MSC 102/5/9 (Китай), MSC 102/5/10, MSC 102/5/11 и MSC 102/5/12 (Финляндия), MSC 102/5/13 (Испания, Франция), MSC 102/5/15 (Турция), MSC 102/5/17 (Соединенные Штаты), MSC 102/5/19 – MSC 102/5/24 (Япония), MSC 102/5/25 (Норвегия), MSC 102/5/26 (Япония) и MSC 103/5/4 (Япония) (в отношении только замечаний по этапу 2).

Распространенные потенциальные лакуны и/или темы

5.10 В отношении распространенных потенциальных лакун и/или тем, выявленных при ОНБ, Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 MSC 102/5/7 (Германия), в котором предлагается разработать общее основанное на целях понимание по основным вопросам и предоставляется перечень распространенных потенциальных лакун и/или тем, выявленных в ходе первого этапа ОНБ;

- .2 MSC 102/5/30 (Республика Корея), в котором содержатся комментарии по документам MSC 102/5/1, MSC 102/5/2 и MSC 102/5/7;
- .3 MSC 103/5/1 (Республика Корея), в котором содержатся комментарии по нескольким документам в отношении вопросов, выявленных в качестве распространенных потенциальных лагун и тем в ходе этапа 1 ОНБ;
- .4 релевантная часть документа MSC 103/5 (МАКО), в которой выражена поддержка предложению в документе MSC 102/5/7; и
- .5 MSC 103/5/2 (Исламская Республика Иран), в котором содержатся комментарии по документам MSC 102/5/7 и MSC 103/5 и представлены предложения по способствованию окончательному проведению ОНБ и приоритизации будущей работы.

5.11 Комитет принял к сведению предоставленную в вышеуказанных документах информацию и постановил направить их рабочей группе по МАНС:

- .1 MSC 102/5/7 с поручением ей принять во внимание перечень при рассмотрении вопроса об определении тем и/или потенциальных лагун, которые должны быть рассмотрены;
- .2 MSC 102/5/30, MSC 103/5, MSC 103/5/1 и MSC 103/5/2 с поручением ей принять во внимание эту информацию при рассмотрении вопроса об определении тем и/или потенциальных лагун, которые должны быть рассмотрены; и
- .3 MSC 103/5/2 и релевантная часть MSC 103/5 с поручением ей принять во внимание эту информацию при рассмотрении, в частности, приоритетов для будущей работы.

5.12 Комитет рассмотрел документ MSC 102/5/2 (МФАКС), в котором содержатся комментарии к документу MSC 102/5/1 и подчеркивается вопрос о выявленной потенциальной распространенной лагуне в отношении роли капитана; также предлагаются рекомендации для будущей работы Организации по МАНС (см. также пункты 5.31–5.36). После рассмотрения Комитет постановил рассмотреть предложенные следующие этапы в пункте 27 документа в тот момент, когда будет приниматься решение о проведении работы по данной теме, и в связи с этим надлежащим образом отложить рассмотрение данного документа.

5.13 Комитет принял к сведению информацию в документе MSC 102/5/16 (ММК), в котором содержится краткое резюме проведенного международной рабочей группой ММК по МАНС анализа документов в ведении Комитета и выявляются вопросы горизонтального уровня, которые характерны для ряда документов. Признавая важность проводимой ММК работы, Комитет постановил отложить данный документ для соответствующего дальнейшего рассмотрения и предложил ММК предоставлять дополнительную информацию, когда она будет подготовлена.

Приоритеты для дальнейшей работы

5.14 В отношении выявления приоритетов для дальнейшей работы по МАНС Комитет рассмотрел следующие предоставленные Японией документы:

- .1 MSC 102/5/27, в котором предлагаются элементы, которые должны быть рассмотрены в отношении приоритизации дальнейшей работы, а также предложения по дальнейшей работе после проведения ОНБ; и
- .2 MSC 103/5/4, в котором содержатся комментарии к документам MSC 102/5/9, MSC 102/5/11, MSC 102/5/15 и MSC 102/5/27, в частности, по итогам второго этапа в отношении глав IV, V и XI-2 Конвенции СОЛАС (см. также пункт 5.9).

5.15 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 была выражена поддержка в адрес поэтапного подхода при проведении обсуждений по МАНС, поскольку функционирование МАНС проводится поэтапно в соответствии с развитием технологии, а также по мере того, как складывается социальная приемлемость;
- .2 концепция постепенного, или поэтапного, подхода получила поддержку с тем, чтобы охватить все степени автономности по мере того, как они будут формироваться; а также с тем, чтобы обеспечить разработку документов ИМО на основании существующих потребностей, а не на основании потенциальных потребностей;
- .3 предложенный в документе MSC 102/5/27 поэтапный подход не получил поддержки, поскольку он предполагает работу по отдельным направлениям, а не глобальный подход, который бы охватывал все вопросы, присущие функционированию МАНС; и
- .4 следующим шагом в разработке регулятивной базы по МАНС должна стать разработка руководства по усилению регулятивной базы ИМО по МАНС и по накоплению опыта, в частности, в отношении ПЕРВОЙ степени автономности.

5.16 После обсуждения Комитет постановил направить документы MSC 102/5/27 и MSC 103/5/4 рабочей группе по МАНС и поручить ей, при рассмотрении приоритетов для дальнейшей работы, принять к сведению информацию в обоих документах и замечания, сделанные на пленарном заседании.

5.17 Комитет далее рассмотрел релевантные части документа MSC 103/5 (МАКО), в которых содержатся комментарии по таким вопросам, как «распространенные потенциальные лакуны», «надлежащие способы» и «степени автономности», как они рассматриваются в документах MSC 102/5/1, MSC 102/5/7, MSC 102/5/27 и MSC 102/5/32, а также по терминологии МАНС, разработанной ИСО (MSC 102/5/18), и направил документ рабочей группе по МАНС для дальнейшего рассмотрения с поручением ей принять эту информацию во внимание при разработке, в частности, приоритетов для дальнейшей работы.

5.18 Комитет также рассмотрел следующие предоставленные Китаем документы:

- .1 MSC 102/5/32, в котором содержатся комментарии к документу MSC 102/5/1 и предлагаются пять стратегических вопросов, которые необходимо рассмотреть в качестве приоритетов и которые должны быть включены в итоги ОНБ; и

- .2 MSC 103/5/6, в котором предоставляются рекомендации по организации работы после проведения ОНБ, а также обозначаются задачи, которые должны быть выполнены для использования МАНС, а также политические и технические вопросы, которые должны быть решены для использования МАНС в будущем,

и постановил направить их Рабочей группе по МАНС для дальнейшего рассмотрения, поручив ей принять эту информацию во внимание при рассмотрении и выявлении приоритетов для дальнейшей работы.

5.19 Комитет рассмотрел документ MSC 103/5/11 (Российская Федерация), в котором предлагается поэтапное внедрение МАНС и ряд стратегических направлений, а также документ MSC 103/5/12 (Российская Федерация), в котором представлен методологический принцип «полного функционального равенства», предполагающий полное выполнение всех эксплуатационных функций независимо от методов управления, включая использование автоматического и дистанционного управления; и направил оба документа Рабочей группе по МАНС для дальнейшего рассмотрения, поручив ей принять эту информацию во внимание при рассмотрении и выявлении приоритетов для дальнейшей работы.

Разработка согласованной на международном уровне терминологии

5.20 В отношении разработки согласованной на международном уровне терминологии по МАНС Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 MSC 102/5/18 (ИСО), в котором содержится отчет о проводимой ТК8 ИСО работе по разработке согласованной на международном уровне терминологии по МАНС;
- .2 MSC 103/5/3 (ИСО), в котором предоставляются обновленные данные по проведенной со времени 102-й сессии КБМ работе ТК 8 ИСО по терминологии по МАНС;
- .3 MSC 102/5/31 (Республика Корея), в котором содержатся комментарии по работе ИСО по стандартизации терминологии по МАНС (MSC 102/5/18) и предлагается, чтобы терминология ИСО основывалась на окончательных результатах ОНБ;
- .4 релевантная часть документа MSC 103/5 (МАКО), в которой утверждается, что в стандарте ИСО отсутствуют четкие определения терминов «автоматический» и «автономный» и что предлагаемое сокращение «RCC» уже используется и поэтому не может быть принято; и
- .5 MSC 103/5/2 (Исламская Республика Иран), в котором содержатся комментарии к документам MSC 102/5/18, MSC 102/5/7 и MSC 103/5, а также выражается поддержка взглядам МАКО в документе MSC 103/5 и несогласие с терминологией, предложенной ИСО.

5.21 Наблюдатель от ИСО со ссылкой на документы MSC 102/5/18 и MSC 103/5/3 проинформировал Комитет о том, что термин «RCC» удален и что принятое ИСО определение «автономный» соответствует определению, используемому в ОНБ, хотя оно и имеет несколько иную фразировку. Кроме того, наблюдатель предложил государствам-членам и международным организациям представлять в ИСО предложения по совершенствованию

терминологии по МАНС с тем, чтобы представить откорректированную редакцию на будущую сессию, этот процесс будет основываться на запланированном международном голосовании по этому вопросу.

5.22 После рассмотрения Комитет:

- .1 предложил ИСО при продолжении работы по терминологии по МАНС принять во внимание обсуждения Комитета, в особенности вопросы, затронутые в документах MSC 102/5/31, MSC 103/5 и MSC 103/5/2, и держать Комитет в курсе всех дальнейших разработок;
- .2 постановил, что разработка гармонизированной и четкой терминологии имеет первостепенное значение, особенно поскольку ход работы по МАНС будет рассматриваться различными организациями и отраслью, а также другими органами ИМО, такими как комитеты ЮК и КУФ; и
- .3 направил документ MSC 103/5/3 Рабочей группе по МАНС для дальнейшего рассмотрения.

Будущая работа

5.23 Комитет принял к сведению основанную на накопленном практическом опыте информацию, предоставленную в документе MSC 103/5/10 (Российская Федерация), о результатах испытаний и о предложениях по проектированию, установке и применению дистанционных постов управления в реальных условиях эксплуатации. Комитет постановил должным образом отложить рассмотрение данного документа на более поздний срок, когда будет принято решение о проведении работы по соответствующим вопросам.

5.24 В отношении разработки национального законодательства по проведению испытаний и дальнейшей эксплуатации МАНС Комитет рассмотрел следующие документы, представленные Российской Федерацией:

- .1 MSC 102/5/14, в котором приводится информация о проведенной работе в отношении разработки национального законодательства по проведению испытаний и дальнейшей эксплуатации МАНС;
- .2 MSC 103/5/7, в котором приводится информация о ходе работы по подготовке законопроекта по автономным судам и подчеркиваются вопросы для дальнейшего обсуждения при разработке относящегося к МАНС законодательства, первоначальная информация о которых представлена в документе MSC 102/5/14; и
- .3 MSC 103/5/8, в котором предоставляется обновленная информация о разработке национального законодательства по проведению испытаний, первоначальная информация о чем представлена в документе MSC 102/5/14.

5.25 Некоторые делегации согласились с предложениями, содержащимися в документе MSC 103/5/7, в частности, о необходимости рассмотреть вопрос гражданской ответственности при эксплуатации МАНС.

5.26 После обсуждения Комитет согласился с мнением о том, что затронутые в вышеуказанных документах вопросы должны получить дальнейшее рассмотрение и в случае во-

проса о гражданской ответственности – должны быть рассмотрены Юридическим комитетом. Приняв к сведению, что такая работа может проводиться только в том случае, когда эти конкретные темы входят в программу работы, Комитет постановил надлежащим образом отложить на будущее рассмотрение всех трех документов.

5.27 Комитет рассмотрел документ MSC 103/5/5 (Китай), в котором предлагается провести комплексный анализ МППСС 1972 года на основании документа MSC 102/5/3 и определить все вопросы, которые оказывают влияние на эксплуатацию МАНС и/или судов, управляемых традиционным образом; и постановил отложить на будущее рассмотрение этого документа, когда будет принято решение о проведении работы по данной конкретной теме.

5.28 Приняв к сведению информацию, предоставленную в документе MSC 102/5/28 (ИМСО), в котором предлагается разработать новый документ, охватывающий регулирование МАНС, их эксплуатацию и осуществление связи, Комитет постановил отложить на будущее рассмотрение этого документа, когда будет принято надлежащее решение о проведении работы по данным конкретным темам.

Координация работы Комитета по безопасности на море, Юридического комитета и Комитета по упрощению формальностей

5.29 В отношении совместного рассмотрения МАНС Комитетом по безопасности на море, Юридическим комитетом и Комитетом по упрощению формальностей Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 MSC 102/5/2 (МФАКС), в котором предлагается, чтобы основные потенциальные лакуны и тематика в отношении рассматриваемых конвенций, находящихся в компетенции различных комитетов, рассматривались комитетами совместно; и
- .2 MSC 102/5/30 (Республика Корея), в котором предлагается учредить объединенную рабочую группу ЮК/КБМ/КУФ по рассмотрению общих потенциальных лакун и тематики.

5.30 В этом отношении Комитет сослался на то, что он уже признал, что будущая работа в отношении основных проблем и общих потенциальных лакун и/или тем должна быть скоординирована между комитетами и что такая координация может быть достигнута путем учреждения объединенной рабочей группы либо иными средствами, например, посредством активного поддержания связи между комитетами по общим вопросам.

5.31 Комитет принял к сведению мнение некоторых делегаций о том, что работа по МАНС могла бы проводиться быстрее благодаря учреждению объединенной рабочей группы КБМ/ЮК/КУФ, в случае если возникнет срочная необходимость соответствовать быстро изменяющимся условиям отрасли и технологий. Другие делегации подчеркнули необходимость того, чтобы учитывать юридические последствия в свете морского законодательства, как отражено в ЮНКЛОС.

5.32 Несмотря на широкую поддержку в отношении учреждения объединенной рабочей группы КБМ/ЮК/КУФ для координации регуляторной работы по МАНС, Комитет постановил, что в настоящий момент было бы преждевременно предпринимать такой шаг, признавая, что комитеты еще не завершили работу по обзору нормативной базы по документам в их области компетенции, что для любой будущей работы по МАНС, проводимой объединенной рабочей группой, со стороны всех комитетов потребуются выявление общих потенциальных лакун и/или тем, а также приоритетов для будущей работы.

В связи с этим Комитет сослался на то, что для учреждения объединенной рабочей группы потребуется новый результат, согласованный и утвержденный всеми тремя комитетами.

5.33 После обсуждения Комитет постановил принять решение об учреждении объединенной рабочей группы после окончания работы по ОНБ, что требуется для выявления дальнейшей работы для рассмотрения такой объединенной группой; и в настоящее время продолжить работы посредством поддержания активного взаимодействия между комитетами по общим вопросам с тем, чтобы согласовывать любую дальнейшую работу.

Ближайшая работа по МАНС

5.34 Приняв к сведению быстрые темпы развития в отрасли в том, что касается технологии МАНС и проведения испытаний, некоторые делегации поддержали включение постоянного пункта повестки дня по МАНС в повестку дня Комитета и учреждение межсессионной рабочей группы для обеспечения своевременного реагирования на развивающиеся вопросы эксплуатации МАНС.

5.35 В этом отношении Комитет принял к сведению мнение о том, что до начала регулятивной работы по каким-либо документам должны быть рассмотрены некоторые пункты высокого приоритета, среди которых вопрос о «роли капитана» и анализ терминологии, и по ним должны быть приняты решения; а также мнение о необходимости дорожной карты, в которой подробно описаны приоритеты для дальнейшей работы.

5.36 При рассмотрении предложения о постоянном пункте повестки дня по МАНС Комитет пришел к заключению о том, что для проведения работы по МАНС потребуется фокусный подход, а введение постоянного пункта повестки дня не является действенным способом для разрешения комплексной проблемы разработки регулятивной базы для МАНС с учетом того, что Комитет утвердил вывод межсессионной рабочей группы о необходимости обоснования в отношении любых будущих предложений об изменениях нормативных рамок (см. пункт 5.8.2).

5.37 Хотя был отмечен консенсус о конечном учреждении межсессионной рабочей группы по МАНС и о разработке соответствующего круга ведения с той целью, чтобы незамедлительно приступить к последующей работе на основе выявленных при ОНБ общих потенциальных лакун и/или тем и приоритетов для будущей работы, Комитет принял к сведению, что существующий в настоящее время результат ограничен проведением обзора нормативной базы для МАНС и что для любой дальнейшей работы Комитета потребуется предложение о новом результате.

5.38 В свете вышеизложенного и с учетом того, что Рабочая группа по МАНС, до утверждения и принятия предложения о результате для будущей работы, не сможет подготовить проект круга ведения для какой-либо дальнейшей работы, которая должна проводиться межсессионной рабочей группой, Комитет постановил не предпринимать какой-либо дальнейшей работы по МАНС, выходящей за рамки существующего результата, до тех пор пока им не будет одобрен новый результат; и поэтому предложил заинтересованным государствам-членам должным образом представлять предложения о новом(ых) результате(ах) по МАНС на будущую сессию Комитета.

Испытания МАНС

5.39 С учетом циркуляра *Interim Guidelines for MASS trials* (MSC.1/Circ.1604), в котором соответствующие органы власти призываются сообщать в Организацию через соответствующие каналы о результатах испытаний и об извлеченных из них уроках, Комитет принял к сведению следующие документы Российской Федерации и Японии:

- .1 MSC 102/5/29, в котором предоставляется информация об испытаниях МАНС, используемая для разработки национального законодательства для проведения испытаний и последующей эксплуатации МАНС;
- .2 MSC 103/5/9, в котором предоставляются предварительные результаты в рамках проекта по автономной и дистанционной навигации, проводимого Российской Федерацией, как описано в документе MSC 102/5/29; и
- .3 MSC 102/INF.8 (Япония), в котором предоставляется информация об испытаниях МАНС, проводимых организацией «NYK Group», в соответствии с Временным руководством.

5.40 В этом отношении Комитет принял к сведению заявление делегации Панамы в отношении разрешения на проведение испытаний МАНС в соответствии с Временным руководством, в котором выражается поддержка судового регистра на проведение такой работы; полный текст заявления изложен в приложении 16.

5.41 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе MSC 102/INF.17 (Финляндия), о дистанционных и автономных технологиях, включая искусственный интеллект (ИИ).

Учреждение рабочей группы

5.42 Комитет принял к сведению документ MSC 103/WP.11 (председатель Рабочей группы по МАНС), в котором содержится проект оценки того, в какой степени эксплуатация МАНС может повлиять на существующие нормативные рамки в сфере компетенции Комитета, и постановил использовать его в качестве исходного документа для подготовки итогов по ОНБ.

5.43 Комитет учредил Рабочую группу по МАНС под председательством г-на Хенрика Тунфорса (Швеция) и поручил ей с учетом сделанных замечаний и принятых решений на пленарном заседании рассмотреть результаты второго этапа ОНБ (MSC 102/5/3, MSC 102/5/4, MSC 102/5/5, MSC 102/5/6, MSC 102/5/8, MSC 102/5/9, MSC 102/5/10, MSC 102/5/11, MSC 102/5/12, MSC 102/5/13, MSC 102/5/15, MSC 102/5/17, MSC 102/5/19, MSC 102/5/20, MSC 102/5/21, MSC 102/5/22, MSC 102/5/23, MSC 102/5/24, MSC 102/5/25 и MSC 102/5/26) с учетом документа MSC 102/5/1 и релевантных частей документа MSC 103/5/4 и подготовить, с использованием приложения к документу MSC 103/WP.11 в качестве основы для этой работы, итоги ОНБ, куда должно входить, как минимум, следующее:

- .1 информация обо всех степенях автономности для каждого документа в сфере компетенции Комитета по безопасности на море, на который, как ожидается, окажет воздействие эксплуатация МАНС;
- .2 наиболее подходящий(е) способ(ы) надлежащего рассмотрения эксплуатации МАНС в этих документах;

- .3 выявление общих тем и/или потенциальных лакун, которые необходимо рассмотреть, с учетом документов MSC 102/5/7, MSC 102/5/30, MSC 103/5, MSC 103/5/1 и MSC 103/5/2;
- .4 выявление возможных связей между документами; и
- .5 выявление приоритетов для дальнейшей работы, включая терминологию и порядок рассмотрения документов с учетом общих тем и потенциальных лакун, а также документов MSC 102/5/27, MSC 102/5/32, MSC 103/5, MSC 103/5/2, MSC 103/5/3, MSC 103/5/4, MSC 103/5/6, MSC 103/5/11 и MSC 103/5/12.

Доклад рабочей группы

5.44 Рассмотрев доклад Рабочей группы по МАНС (MSC 103/WP.8), Комитет утвердил его в целом и предпринял действия, как изложено ниже.

Завершение обзора нормативной базы (ОНБ)

5.45 Комитет утвердил итоги обзора нормативной базы, как изложено в приложении 8.

5.46 С целью способствования дальнейшей работе по разработке нормативных рамок для эксплуатации МАНС и для обеспечения большей прозрачности итогов ОНБ, а также для предоставления итогов как можно более широкой аудитории с тем, чтобы они могли использоваться в качестве стартовой платформы для дальнейшей работы, Комитет постановил также распространить итоги ОНБ посредством циркуляра MSC.1/Circ.1638.

Представление предложений о новом результате по эксплуатации МАНС

5.47 Комитет принял к сведению, что наилучшим направлением в работе по рассмотрению МАНС в рамках регулятивной системы ИМО будет, возможно, комплексный подход, предполагающий разработку целевого документа по МАНС. Комитет далее принял к сведению, что, с учетом того, что даже при введении нового документа по МАНС все равно могут потребоваться изменения к существующим документам ИМО, группа также рассмотрела возможность того, чтобы рассмотреть вопросы эксплуатации МАНС в отдельных документах ИМО, и постановила, что в этом отношении должны быть учтены таблицы 3 – 5 итогов обзора нормативной базы (см. приложение 8), в которых соответствующим образом перечислены документы высокого, среднего и низкого приоритета (см. также MSC 103/WP.8, пункты 12–14).

5.48 В этом отношении Комитет предложил государствам-членам представлять предложения о результате в отношении того, каким образом обеспечить наиболее эффективное продвижение в работе (см. пункты 5.38 и 5.47), а также сообщать об опыте, полученном при эксплуатации МАНС.

Завершение результата

5.49 Завершив работу по данному результату, Комитет с признательностью отметил, что, хотя это только начало долгого пути по рассмотрению вопросов эксплуатации МАНС в рамках нормативной системы Организации, важнейший первый шаг уже сделан и он открывает возможности для проведения целенаправленного обсуждения для обеспечения того, чтобы регулирование не отставало от технологического развития.

6 РАЗРАБОТКА ДАЛЬНЕЙШИХ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОВ В ОТНОШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖИДКОГО ТОПЛИВА

История вопроса

6.1 Комитет сослался на то, что его 101-я сессия приняла *Рекомендуемые временные меры по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива* (резолюция MSC.465(101)); и утвердила соответствующий план действий (MSC 101/24, приложение 13); учредила корреспондентскую группу для продолжения работы по разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива (MSC 101/24, пункт 8.18).

6.2 Комитет также сослался на то, что 102-я сессия КБМ отложила рассмотрение данного пункта повестки дня на настоящую сессию.

Итоги 101-й сессии КБМ и 75-й сессии КЗМС

6.3 Комитет сослался на то, что его 101-я сессия:

- .1 постановила, что должна быть разработана платформа ГИСИС для сообщений о невыполнении требований о температуре вспышки;
- .2 предложила заинтересованным сторонам принять участие в работе корреспондентской группы по сбору и анализу данных согласно правилу 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (MEPC 75/5/1), учрежденной 74-й сессией КЗМС; и
- .3 поручила Секретариату предоставить Корреспондентской группе КЗМС результат в отношении Модуля ГИСИС.

6.4 Комитет также сослался на то, что его 101-я сессия предложила 75-й сессии КЗМС сообщить об итогах расследования по предоставлению сведений в ГИСИС по дополнительным пунктам, в частности, о предоставлении сведений в модуль ГИСИС о подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива поставляли топливо, не отвечающее требованиям, указанным в правиле II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС.

6.5 В данном контексте Комитет принял к сведению, что 75-я сессия КЗМС отложила рассмотрение доклада корреспондентской группы по сбору и анализу данных (MEPC 75/5/1) на 76-ю сессию КЗМС (MEPC 75/18, пункт 5.15).

Доклад корреспондентской группы

6.6 Комитет располагал для рассмотрения документом MSC 102/6 (Германия), в котором содержится доклад корреспондентской группы по разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива. В этом контексте Комитет также располагал для рассмотрения следующими документами, в которых содержатся комментарии к докладу:

- .1 MSC 102/6/1 (Китай), в котором указываются извлеченные уроки на основании случаев, указанных в документах MSC 102/INF.19 (оценки трех взрывов в топливных танках и двух взрывов компонентов узлов/системы подкачки жидкого топлива, в частности, уроков, касающихся необходимости разработки конкретных превентивных и защитных мер в отношении вязких веществ в жидком топливе) и MSC 102/INF.18 (механический

инцидент, вызванный не отвечающим требованиям жидким топливом, содержащим вредные химические вещества (хлорированные органические углеводороды) и три урока, извлеченные из инцидента, особенно в том отношении, что судоходные компании должны рассмотреть вопрос о создании, в качестве временной меры, механизма по отбору проб на качество жидкого топлива и его верификации и схемы расследования в случае не отвечающего требованиям жидкого топлива и сообщения о таких случаях);

- .2 MSC 102/6/2 (Острова Кука и МПС), в котором предлагаются решения по ряду пунктов, которые либо остались нерешенными, либо выходят за рамки работы корреспондентской группы;
- .3 MSC 103/6 (Япония), в котором содержатся комментарии, в частности, к процедуре верификации для образцов жидкого топлива и к мерам, принимаемым в случае, если результаты предварительного тестирования получены в ходе собственных испытаний на судне; и
- .4 MSC 103/6/1 (Китай), в котором государства-члены призываются обеспечивать предоставление комплексных услуг по тестированию параметров жидкого топлива для судоходной отрасли в основных портах бункеровки; предлагается обратиться к практике этапа накопления опыта (ЕВР) Конвенции о контроле балластных вод (УБВ), и государства-члены призываются сообщать в ИМО о подтвержденных случаях проблем в отношении безопасности жидкого топлива.

Сообщения о подтвержденных случаях

6.7 При рассмотрении обсуждения группы по вопросам предоставления сообщений в подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива не выполняют требований по температуре вспышки (MSC 102/6, пункты 4–11 и приложение 1), Комитет поручил рабочей группе (см. пункт 6.16) провести дальнейшую разработку обязательных требований по предоставлению сообщений о подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива не выполняют требований по температуре вспышки, на основании приложения 1 к документу MSC 102/6 и с учетом документов MSC 102/6/1, MSC 103/6, MSC 102/INF.18 и MSC 102/INF.19.

Действия против поставщиков жидкого топлива в подтвержденных случаях поставки жидкого топлива, не отвечающего требованиям по температуре вспышки

6.8 Комитет рассмотрел обсуждение группы по действиям против поставщиков жидкого топлива в подтвержденных случаях поставки жидкого топлива, не отвечающего требованиям, указанным в правиле II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС (MSC 102/6, пункты 12–19 и приложение 2), и принял к сведению следующие мнения:

- .1 корреспондентская группа уже рассмотрела предложение о разработке обязательных систем лицензирования для поставщиков бункерного топлива;
- .2 разработка механизмов для систем лицензирования для поставщиков бункерного топлива получила поддержку и должна проводиться при координации КЗМС;

- .3 рабочая группа должна получить инструкции провести дальнейшее рассмотрение систем лицензирования для поставщиков бункерного топлива с точки зрения безопасности; и
 - .4 вопрос о рассмотрении систем лицензирования для поставщиков бункерного топлива должен иметь в рабочей группе более низкий приоритет.
- 6.9 После рассмотрения Комитет поручил рабочей группе:
- .1 провести дальнейшее рассмотрение вопроса о применении систем лицензирования для поставщиков бункерного топлива в рамках дальнейших действий по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива (см. пункт 6.16.5) и предоставить Комитету рекомендации о том, каким образом продолжить работу; и
 - .2 провести дальнейшую разработку обязательных требований для обеспечения того, чтобы договаривающиеся правительства Конвенции СОЛАС предпринимали надлежащие действия против поставщиков топлива в подтвержденных случаях поставки топлива, не отвечающего требованиям, указанным в правиле II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, на основании приложения 2 к документу MSC 102/6 с учетом документа MSC 102/6/2.

Документация по температуре вспышки конкретной партии топлива при бункеровке

6.10 При рассмотрении обсуждений группы о требованиях в отношении документации о температуре вспышки конкретной партии топлива при бункеровке (MSC 102/6, пункты 20–26 и приложение 3) Комитет принял к сведению следующие мнения:

- .1 не доказаны положительный эффект и действенность дальнейших правил по температуре вспышки, с практической точки зрения отсутствует польза того, чтобы требовать конкретную температуру вспышки по сравнению с заявлением о том, что выполнено требование о температуре 60°C;
- .2 следует тщательным образом рассмотреть предложение в пункте 14 документа MSC 102/6/2, особенно в отношении утверждения места отбора проб;
- .3 температура вспышки конкретной партии топлива при бункеровке должна быть отражена в документах, и поставщики топлива должны проверять, что температура вспышки соответствует требованиям Конвенции СОЛАС; и
- .4 в результате проведения исследований инцидентов были выявлены существенные различия температуры вспышки в различных партиях, и должно быть рассмотрено, каким образом это влияет на безопасность судов и моряков.

6.11 После рассмотрения Комитет поручил рабочей группе провести разработку дальнейших обязательных требований по документации по температуре вспышки конкретной партии топлива при бункеровке с учетом приложения 3 к документу MSC 102/6 и документа MSC 102/6/2.

Рекомендации для судов в тех ситуациях, когда на основании результатов тестов можно предположить, что поставленное жидкое топливо, возможно, не отвечает требованиям о температуре вспышки

6.12 Комитет рассмотрел обсуждение группы в отношении рекомендаций для судов в тех ситуациях, когда на основании результатов тестов можно предположить, что поставленное жидкое топливо, возможно, не отвечает правилу II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС (MSC 102/6, пункты 27–33 и приложение 4), и принял к сведению следующие мнения:

- .1 должно поощряться проведение добровольных тестов топлива на судах и должны тщательным образом рассматриваться меры, принимаемые в случае предварительных результатов тестов, полученных в ходе тестов на судах;
- .2 следует избегать мер, которые могут вызвать отклонение от запланированного маршрута или неоправданную задержку рейса, что может вызвать негативное отношение к добровольному проведению тестов на судах;
- .3 температура вспышки ниже 60°C встречается относительно редко, и существующие эксплуатационные процедуры должны предотвращать инциденты в случаях, когда температура вспышки на несколько градусов ниже 60°C, а в процедурах и для оборудования безопасности должна учитываться температура вспышки немного ниже этого ограничения;
- .4 Комитет должен разработать рекомендации по практическим и действенным мерам для действий в ситуациях, когда результаты предварительных тестов дают основания предполагать, что поставленное топливо, возможно, слегка не отвечает требованиям Конвенции СОЛАС;
- .5 должны быть тщательным образом рассмотрены требования по де-бункеровке не отвечающего требованиям жидкого топлива; и
- .6 необходимо поддержать разработку рекомендаций для судов по действиям в ситуациях, когда результаты предварительных тестов дают основания предполагать, что поставленное топливо, возможно, не отвечает требованиям правила II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, и рабочая группа должна принять во внимание документ MSC 102/INF.19.

6.13 После рассмотрения Комитет поручил рабочей группе разработать рекомендации для судов по действиям в ситуациях, когда результаты предварительных тестов дают основания предполагать, что поставленное топливо, возможно, не отвечает требованиям правила II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, с учетом проекта требований, как изложено в приложении 4 к документу MSC 102/6 и в документах MSC 102/6/1, MSC 102/6/2, MSC 103/6 и MSC 102/INF.19.

Меры в отношении других параметров жидкого топлива, нежели температура вспышки

6.14 Рассмотрев информацию о возможных мерах в отношении других параметров жидкого топлива, нежели температура вспышки (MSC 102/6, пункты 34–36 и приложение 5), Комитет поручил рабочей группе рассмотреть дальнейшие возможные действия, включая меры по другим параметрам жидкого топлива, нежели температура вспышки, с учетом приложения 5 к документу MSC 102/6 и документов MSC 102/6/1, MSC 102/6/2, MSC 103/6/1, MSC 102/INF.18 и MSC 102/INF.19, и предоставить Комитету рекомендации о том, как наилучшим образом продолжить работу.

План действий по мерам по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива

6.15 Приняв во внимание, что, возможно, план действий по мерам по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива (MSC 101/24, приложение 13) нуждается в корректировке вследствие пандемии COVID-19 и того факта, что работа по данному пункту повестки дня было отложена, Комитет поручил рабочей группе откорректировать этот план с учетом работы, проделанной на настоящей сессии.

Учреждение рабочей группы

6.16 Рассмотрев вышеуказанные вопросы, Комитет учредил Рабочую группу по мерам по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива и, с учетом сделанных замечаний и принятых решений на пленарном заседании, поручил ей:

- .1 провести дальнейшую разработку обязательных требований в отношении предоставления информации о подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива не выполняют требования о температуре вспышки, на основании приложения 1 к документу MSC 102/6 и с учетом документов MSC 102/6/1, MSC 103/6, MSC 102/INF.18 и MSC 102/INF.19;
- .2 провести дальнейшую разработку обязательных требований по обеспечению того, чтобы договаривающиеся правительства Конвенции СОЛАС предпринимали надлежащие действия в отношении поставщиков жидкого топлива в подтвержденных случаях, когда поставленное жидкое топливо не отвечает требованиям, указанным в правиле II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, на основании приложения 2 к документу MSC 102/6 и с учетом документа MSC 102/6/2;
- .3 провести дальнейшую разработку обязательных требований в отношении документации по температуре вспышки при бункеровке конкретной партии топлива с учетом приложения 3 к документу MSC 102/6 и документа MSC 102/6/2;
- .4 разработать рекомендации для судов по действиям в ситуациях, когда результаты предварительных тестов дают основания предполагать, что поставленное жидкое топливо, возможно, не отвечает правилу II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, с учетом проекта требований, как изложено в приложении 4 к документу MSC 102/6 и в документах MSC 102/6/1, MSC 102/6/2, MSC 103/6 и MSC 102/INF.19;

- .5 рассмотреть возможные дальнейшие действия, включая меры в отношении других параметров жидкого топлива, нежели температура вспышки, с учетом приложения 5 к документу MSC 102/6 и документов MSC 102/6/1, MSC 102/6/2, MSC 103/6/1, MSC 102/INF.18 и MSC 102/INF.19, и предоставить Комитету рекомендации о том, как наилучшим образом продолжить работу;
- .6 проанализировать и откорректировать план действий по работе в рамках данного результата на основании приложения 13 к документу MSC 101/24; и
- .7 рассмотреть вопрос о том, должна ли быть повторно учреждена корреспондентская группа, и, в случае положительного решения, – подготовить круг ведения для рассмотрения Комитетом.

Доклад рабочей группы

6.17 Рассмотрев доклад рабочей группы (MSC 103/WP.10), Комитет утвердил его в целом и предпринял действия, как изложено ниже.

Сообщения о подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива не выполняют требований по температуре вспышки

6.18 Комитет принял к сведению проделанную группой работу по проекту поправок к Конвенции СОЛАС по предоставлению сообщений о подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива не выполняют требования Организации по температуре вспышки (MSC 103/WP.10, пункт 15 и приложение 1).

Действия в отношении поставщиков жидкого топлива, поставляющих не отвечающее требованиям топливо

6.19 Комитет принял к сведению проделанную группой работу по проекту поправок к Конвенции СОЛАС по действиям в отношении поставщиков жидкого топлива, которые, как было выявлено, поставляют жидкое топливо, не отвечающее минимальным требованиям по температуре вспышки (MSC 103/WP.10, пункт 19 и приложение 2).

Документация по температуре вспышки при бункеровке конкретной партии топлива

6.20 Комитет принял к сведению проделанную группой работу по разработке обязательных требований в отношении документации по температуре вспышки при бункеровке конкретной партии топлива (MSC 103/WP.10, пункт 25 и приложение 3).

Рекомендации для судов по действиям в случае не отвечающего требованиям жидкого топлива

6.21 Комитет принял к сведению проделанную группой работу по разработке рекомендаций для судов по действиям в ситуациях, когда результаты предварительных тестов дают основания предполагать, что поставленное жидкое топливо, возможно, не отвечает требованиям о температуре вспышки (MSC 103/WP.10, пункт 30 и приложение 4).

Дополнительные действия

6.22 Приняв к сведению усилия группы в отношении координации работы КБМ и КЗМС (MSC 103/WP.10, пункты 10, 21 и 34), Комитет предложил государствам-членам представлять в рамках настоящего результата (MSC 103/WP.10, пункт 32) информацию о случаях, когда жидкое топливо представляет собой угрозу для безопасности судов или персонала либо негативным образом воздействует на работу механизмов.

6.23 Рассмотрев усилия группы в отношении систем лицензирования для поставщиков бункерного топлива (MSC 103/WP.10, пункты 33–36), Комитет предложил государствам-членам рассмотреть вопрос об осуществлении таких систем для поставщиков топлива, работающих в пределах их юрисдикции.

6.24 В связи с этим Комитет также принял во внимание заявление делегации Греции, в котором говорится, что безопасность жидкого топлива представляет собой вопрос первостепенной важности и государства-члены должны принимать усиленные меры безопасности и что поэтому в данном контексте должна использоваться более строгая формулировка, а Комитет должен призывать государства-члены применять системы лицензирования для поставщиков бункерного топлива, работающих в пределах их юрисдикции, а не просто предлагать им рассмотреть вопрос об этом.

6.25 Кроме того, Комитет принял к сведению, что группа подготовила перечень релевантной информации и ссылок на соответствующие документы (MSC 103/WP.10, пункт 38 и приложение 5) для оказания поддержки работе корреспондентской группы, если она будет учреждена (см. пункт 6.27).

План действий для дальнейшей работы

6.26 Комитет утвердил откорректированный план действий по работе в рамках данного пункта повестки дня (MSC 103/WP.10, пункт 40 и приложение 6) и перенес на 2023 год срок завершения работы по результату о «разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива» (MSC 103/WP.10, пункт 41).

Повторное учреждение корреспондентской группы

6.27 Рассмотрев вышеуказанные вопросы и с целью продолжения работы в межсессионный период, Комитет повторно учредил Корреспондентскую группу по безопасности жидкого топлива при координации Германии¹ со следующим кругом ведения:

- .1 с целью окончательной подготовки – проводить дальнейшую разработку проекта поправок к Конвенции СОЛАС по предоставлению сообщений о подтвержденных случаях, когда поставщики жидкого топлива

¹

Координатор:

Mr. Christian Allgeier
Maritime Safety Division
Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
Germany
Tel: +49 (0)228 99-300-4631
Email: christian.allgeier@bmvi.bund.de

не выполняют требования Организации по температуре вспышки, с учетом того, что поставщику также должны быть предоставлены эти данные на основании приложения 1 к документу MSC 103/WP.10;

- .2 с целью окончательной подготовки – проводить дальнейшую разработку проекта поправок к Конвенции СОЛАС по действиям в отношении поставщиков жидкого топлива, которые, как было выявлено, поставляют жидкое топливо, не отвечающее минимальным требованиям по температуре вспышки, на основании приложения 2 к документу MSC 103/WP.10;
- .3 с целью окончательной подготовки – проводить дальнейшую разработку обязательных требований по документации по температуре вспышки при бункеровке конкретной партии топлива с учетом приложения 3 к документу MSC 103/WP.10 и соответствующих итогов 76-й сессии КЗМС;
- .4 проводить дальнейшую разработку рекомендаций для судов по действиям в ситуациях, когда на основании результатов предварительных тестов можно предполагать, что поставленное жидкое топливо, возможно, не отвечает правилу II-2/4.2.1 Конвенции СОЛАС, с учетом приложения 4 к документу MSC 103/WP.10;
- .5 проводить сбор информации и рассмотреть возможные меры в отношении других параметров жидкого топлива, нежели температура вспышки; и
- .6 представить письменный доклад на 105-ю сессию КБМ.

7 ЦЕЛЕВЫЕ СТАНДАРТЫ КОНСТРУКЦИИ НОВЫХ СУДОВ

- 7.1 Комитет отложил рассмотрение данного пункта повестки дня на свою 104-ю сессию.

8 МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ВНУТРЕННИХ ПАРОМОВ

История вопроса

- 8.1 Комитет сослался на то, что его 101-я сессия постановила:
- .1 включить новый пункт по «мерам по повышению безопасности внутренних паромов» в предварительную повестку дня Комитета, для выполнения работы по данному пункту потребуются четыре сессии;
 - .2 разработать типовые правила по безопасности внутренних паромов;
 - .3 предоставить руководство по включению в национальное законодательство таких типовых правил;
 - .4 разработать подготовительный материал по безопасности внутренних паромов для использования онлайн; и

- .5 продолжать предоставлять техническую помощь нуждающимся в этом странам в рамках Объединенной программы технического сотрудничества (ОПТС) Организации.

8.2 Комитет также сослался на то, что 101-я сессия утвердила план работы (MSC 101/24, приложение 30); поручила Секретариату проводить работу в сотрудничестве с заинтересованными сторонами и представить отчет о проделанной работе на 102-ю сессию КБМ; и предложила государствам-членам, в частности Китаю, и международным организациям принять активное участие в этой работе.

8.3 Комитет принял к сведению, что его 102-я сессия отложила рассмотрение данного пункта повестки дня на настоящую сессию, что оказывает влияние на срок завершения работы по данному пункту, и в связи с этим постановил, что предполагаемым сроком завершения работы будет 2023 год, хотя в целом для завершения работы потребуется четыре сессии, как указано в документе MSC 103/8, приложение 2.

Доклад о ходе работы

8.4 Рассмотрев документ MSC 102/8 (Секретариат), в котором предоставлена информация о ходе работы со времени 101-й сессии КБМ, Комитет:

- .1 принял к сведению, что Секретариат, как было решено 101-й сессией КБМ, продолжил дальнейшую разработку основной модели проекта типовых правил по консультации с заинтересованными участниками и представил на настоящую сессию расширенную структуру для рассмотрения (MSC 102/8, пункт 1.4 и приложение 2);
- .2 утвердил перечень выявленных и потенциальных лакун в сфере безопасности внутренних паромов (MSC 102/8, пункт 3);
- .3 предложил ИММП принять к сведению эту работу и разработать программу обучения или предпринять другие надлежащие шаги, при помощи которых заинтересованные студенты ИММП могли бы выполнять задания по включению типовых правил во внутреннее законодательство своих соответствующих стран (MSC 102/8, пункт 4.3);
- .4 утвердил решение регионального практикума по безопасности внутренних паромов и судов, не подпадающих под действие конвенций, который состоялся в Лагосе, Нигерия, в октябре 2019 года, разработать пояснительные примечания к рамочным типовым правилам по безопасности внутренних паромов (MSC 102/8, пункт 4.4);
- .5 принял к сведению откорректированный план работы при условии внесения необходимых поправок в будущем (MSC 102/8, пункт 5 и приложение 2);
- .6 рассмотрел будущий статус системы типовых правил, включая возможность разработки отдельной конвенции по безопасности внутренних паромов (MSC 102/8, пункт 8), и предложил заинтересованным сторонам представлять релевантные комментарии и предложения для подробного рассмотрения на будущую сессию Комитета;

- .7 принимая к сведению сложности при определении статуса проекта рамочных типовых правил как относящихся исключительно к ИМО, совместных или разрабатываемых в сотрудничестве, а также соответствующее воздействие на возможные будущие поправки к правилам (MSC 102/8, пункт 10), постановил, что на настоящий момент эти правила должны рассматриваться как разработанные в сотрудничестве с заинтересованными сторонами, и предложил заинтересованным сторонам представлять релевантные комментарии и предложения для рассмотрения на будущую сессию Комитета;
- .8 одобрил в принципе базовую структуру рамочных типовых правил по безопасности внутренних паромов при условии проведения постоянного анализа (MSC 102/8, пункт 11 и приложение 3) и рассмотрения (MSC 103/8, приложение 1);
- .9 принял к сведению, что Секретариат продолжит разрабатывать стратегию по продолжению работы по созданию учебных материалов для использования онлайн по безопасности внутренних паромов и предложил варианты для рассмотрения на будущую сессию Комитета после принятия типовых правил (MSC 102/8, пункт 12); и
- .10 принял к сведению информацию о потенциальной разработке совместной базы данных ИМО и ЭСКАТО ООН по безопасности внутренних паромов, которую можно включить в новый модуль ГИСИС по морским характеристикам стран при мониторинге инициатив, относящихся к безопасности внутренних паромов, и при работе с ними (MSC 102/8, пункт 13).

Бангкокская декларация 2020 года

8.5 Рассмотрев Бангкокскую декларацию по повышению безопасности внутренних паромов в Азиатско-Тихоокеанском регионе и по разработке типовых правил по безопасности внутренних паромов (MSC 102/8/Add.1, приложение), Комитет утвердил Декларацию.

8.6 Комитет поблагодарил всех, кто принимал участие в заседании Группы экспертов по повышению безопасности внутренних паромов в поддержку безопасных морских сообщений в Азиатско-Тихоокеанском регионе; заседание было первоначально запланировано на 17 и 18 марта 2020 года в Центре конференций ООН в Бангкоке, Таиланд, но в связи с проблемами, относящимися к пандемии COVID-19, было проведено дистанционно.

Предложения по разработке типовых правил, рекомендаций и подготовки онлайн

8.7 В контексте разработки типовых правил по безопасности внутренних паромов, рекомендаций по включению этих правил в национальное законодательство, а также подготовки в режиме «онлайн» Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 MSC 102/8/1 (Китай), в котором предлагается разработать курс подготовки онлайн по безопасности внутренних паромов и приводится его краткое описание с образовательной точки зрения, также предоставляются соответствия с планируемыми типовыми правилами и соответствующими рекомендациями;

- .2 MSC 102/8/2 (Китай), в котором предлагается проект базовых рекомендаций по включению типовых правил в национальное законодательство согласно решениям, принятым на 101-й сессии КБМ;
- .3 MSC 102/8/3 (Китай), в котором предлагаются меры по рассмотрению проблем, выявленных в ходе практикумов и подготовки по безопасности внутренних паромов, организованных Китаем в течение последних трех лет;
- .4 MSC 102/8/4 (Индонезия), в котором подчеркивается, что типовые правила не должны иметь предписывающий характер, поскольку внутреннее парома могут различаться по размеру, конструкции, типу эксплуатации и своим целям;
- .5 MSC 102/8/5 (Исламская Республика Иран), в котором предоставляются комментарии к документу MSC 102/8 (Секретариат) и содержатся предложения по включению некоторых важных вопросов в перечень причин инцидентов с участием внутренних паромов, а также важные вопросы, которые должны быть рассмотрены в проекте типовых правил; и
- .6 MSC 102/8/6 (Филиппины), в котором выражена поддержка в адрес позиции Секретариата в документе MSC 102/8 и предлагается, чтобы, параллельно с разработкой системы типовых правил, были рассмотрены некоторые ключевые аспекты, касающиеся повышения безопасности внутренних паромов.

8.8 В последовавшем затем обсуждении были выражены, среди прочего, следующие мнения:

- .1 проект типовых правил (MSC 103/8, приложение 2) носит рамочный характер и не может поэтому иметь предписывающего значения;
- .2 правила имеют гибкий характер, и заинтересованные страны могут адаптировать их в соответствии со своими потребностями; и
- .3 большую роль в повышении безопасности внутренних паромов играет техническое сотрудничество.

8.9 После обсуждения Комитет поблагодарил Индонезию, Исламскую Республику Иран, Китай и Филиппины за ценные предложения и постановил, что при работе по вопросам, относящимся к безопасности внутренних паромов, Секретариат и заинтересованные стороны должны учитывать содержание этих документов.

8.10 Комитет принял к сведению информацию, предоставленную Республикой Корея в документе MSC 102/INF.12, посвященном вопросам использования надувных систем обеспечения плавучести в случае затопления судна, и в документе MSC 102/INF.13, относящемся к тренажерной системе поддержки принятия решений для паромов в случае реагирования на инциденты.

Типовые правила по безопасности внутренних паромов

8.11 При рассмотрении документа MSC 103/8 (Секретариат), в котором предоставляются дальнейшие уточняющие данные по работе по вопросам безопасности внутренних паромов, Комитет принял к сведению откорректированный план работы (MSC 103/8,

приложение 2) и следующие комментарии по типовым правилам, как изложено в приложении 1 к документу:

- .1 для некоторых положений в типовых правилах требуется дальнейшее тщательное рассмотрение;
- .2 должна быть предусмотрена ясность в отношении передачи полномочий, как описано в типовых правилах;
- .3 должна быть разъяснена связь между типовыми правилами и доступными для широкой общественности Глобальными правилами, выпущенными Организацией;
- .4 с учетом положений МКУБ должны быть еще раз рассмотрены обязанности капитана, как они представлены в типовых правилах; и
- .5 подчеркивается необязательный характер типовых правил, тем не менее, язык носит обязательный характер.

8.12 Согласившись с тем, что для получившего общую поддержку проекта типовых правил требуется, тем не менее, дальнейшая работа, Комитет поставил учредить Рабочую группу по безопасности внутренних паромов на 104-й сессии КБМ для дальнейшей работы по типовым правилам на основании документа MSC 103/8, приложение 1, с учетом документов MSC 102/8, MSC 102/8/Add.1, MSC 102/8/1, MSC 102/8/2, MSC 102/8/3, MSC 102/8/4, MSC 102/8/5 и MSC 102/8/6, а также сделанных на настоящей сессии комментариев. Комитет также постановил, что на следующей сессии он рассмотрит вопрос о необходимости корреспондентской группы для проведения дальнейшей работы, и предложил государствам-членам и заинтересованным сторонам представлять на свою 104-ю сессию документы по поправкам к типовым правилам.

8.13 По завершении вышеупомянутых обсуждений Комитет поручил Секретариату представить откорректированный план работы на свою 104-ю сессию для рассмотрения.

8.14 Комитет поблагодарил Секретариат за работу по подготовке правил в сотрудничестве с заинтересованными сторонами, в особенности ЭСКАТО и ИНТЕРФЕРРИ, а также поблагодарил правительство Таиланда за проведение наблюдений за безопасностью внутренних паромов в тайских водах.

8.15 Тексты заявлений, сделанных делегацией Филиппин и наблюдателями от ЭСКАТО ООН и ИНТЕРФЕРРИ, изложены в приложении 16.

9 МЕРЫ ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ

Обновленная информация в отношении охраны на море

9.1 Комитет рассмотрел документ MSC 103/9 (Секретариат), в котором содержится отчет о работе по охране на море, проведенной за период после 101-й сессии КБМ, и принял к сведению информацию о проведении мероприятий по охране на море в рамках ОПТС, включая информацию о двух финансируемых ЕС проектах по охране портов, которые в настоящее время осуществляются Секретариатом, и призвал способствовать развитию подхода, основанного на совместных действиях правительства и отрасли, при решении проблем угроз и рисков для охраны на море, с уделением основного внимания стратегическому уровню, помимо эксплуатационного уровня, при предоставлении технической помощи со стороны ИМО.

9.2 В данном контексте Комитет настоятельно призвал договаривающиеся правительства Конвенции СОЛАС:

- .1 пересмотреть и обновить информацию, содержащуюся в модуле ГИСИС по охране на море, в частности информацию, которая касается планов охраны портовых средств;
- .2 рассмотреть использование нового варианта для электронной передачи информации в модуль ГИСИС по охране на море и из этого модуля, с тем чтобы снизить административное бремя по стороны назначенных контактных лиц национального уровня;
- .3 разработать эффективные управленческие структуры по охране на море, включая национальные комитеты и стратегии по охране на море, и усилить уже существующие структуры;
- .4 продолжить эффективное осуществление, в партнерстве с отраслью, мер по охране ИМО, включая главу XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекс ОСПС, с учетом новых и вновь возникающих угроз защищенности, а также обращаться к ИМО за предоставлением технической помощи, как это требуется; и
- .5 рассмотреть вопрос о внесении вкладов в Международный целевой фонд охраны на море (IMST) с тем, чтобы продолжать оказывать техническую поддержку в рамках глобальной программы по усилению охраны на море.

9.3 Кроме того, Комитет, приняв к сведению предложение от наблюдателя от EMSA разработать веб-услуги для загрузки информации с модуля ГИСИС по охране на море в систему SafeSeaNet, призвал проводить консультации с Секретариатом в этом отношении и запросил предоставить на будущую сессию информацию по этому вопросу.

Управление киберрисками для судов и портов

9.4 Комитет сослался на то, что при одобрении циркуляра *Guidelines on maritime cyber risk management* (MSC-FAL.1/Circ.3) в 2017 году он подчеркнул, что данное руководство носит дополнительный характер по отношению к МКУБ и Кодексу ОСПС, отметив, что в Руководство входят функциональные элементы, поддерживающие эффективное управление киберрисками, а также в нем предусмотрены ссылки на более подробное руководство, включая отраслевое руководство по кибербезопасности на борту судов.

9.5 Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 MSC 103/9/1 (МПС и др.), в котором содержится предложение об утверждении четвертой редакции циркуляра *The Guidelines on cyber security onboard ships*, как изложено в приложении к этому документу, и о распространении руководства в качестве циркуляра КБМ;
- .2 MSC 103/9/2 (МАСПОГ), в котором предоставляется обновленная информация о кибербезопасности портов МАСПОГ и о продолжающемся совершенствовании руководства по кибербезопасности для портов и портовых средств; и

- .3 MSC 103/INF.8 (МАКО), в котором предоставляется обновленная информация о том, каким образом МАКО решает проблемы кибербезопасности в контексте циркуляра MSC-FAL.1/Circ.3 при опубликовании сводной рекомендации *Recommendation on cyber resilience* (Рекомендация 166) и как осуществляется дальнейшая работа.

9.6 В последовавшем затем обсуждении Комитет отметил добровольный характер документа *The Guidelines on cyber security onboard ships* и тот факт, что его опубликование в качестве циркуляра КБМ не должно восприниматься как указание на то, что утверждены все приводимые в нем данные, а скорее как показатель того, что признается полезность руководства и ценность того, чтобы сделать его доступным. В отношении планируемого руководства МАСПОГ по кибербезопасности для портов и портовых средств (см. пункт 9.5.2) Комитет принял к сведению мнение о том, что на будущей сессии будет необходимо тщательным образом рассмотреть любые правовые последствия такого руководства для портов, что может выходить за рамки работы Организации.

9.7 После обсуждения Комитет:

- .1 с признательностью принял к сведению информацию, предоставленную по инициативам, относящимся к управлению киберрисками как для судов, так и для портов;
- .2 одобрил распространение четвертой редакции циркуляра *The Guidelines on cyber security onboard ships by means of MSC.1/Circ.1639*; и
- .3 поручил Секретариату обновить отраслевое руководство, указанное в пункте 4.2 циркуляра *Guidelines on maritime cyber risk management* (MSC-FAL.1/Circ.3), с тем чтобы включить сводную рекомендацию МАКО *Recommendation on cyber resilience* (Рекомендация 166) и выпустить откорректированное руководство в качестве циркуляра MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1, при условии аналогичного решения КУФ.

Безопасность и охрана на море в Красном море

9.8 Комитет сослался на то, что 100-я сессия при рассмотрении проекта рекомендаций о том, каким образом работать с ментальными и психологическими эффектами при работе на судах в районах высокого риска, приняла к сведению мнение о том, что этот вопрос должен обсуждаться Подкомитетом НТМ.

9.9 В этом отношении Комитет рассмотрел документ MSC 103/9/3 (Исламская Республика Иран), в котором предоставляется информация о недавних инцидентах в Красном море с участием коммерческих судов; высказываются серьезные опасения в отношении безопасности и защищенности на море в этом районе; и ИМО предлагается признать Красное море районом высокого риска, в связи с чем требуется дальнейшее региональное сотрудничество и в адрес Комитета направляется просьба о разработке требуемых рекомендаций и руководств.

9.10 В последовавшем затем обсуждении несколько делегаций высказались против того, чтобы ИМО признавала Красное море в качестве района высокого риска, заявив, что, хотя максимальное внимание должно быть уделено нарушениям свободы мореплавания, такую обеспокоенность или подобные предложения не высказало ни одного другое государство флага и что все государства-члены призываются сообщать в ГИСИС о подобных инцидентах. Делегации некоторых государств, выходящих к Красному морю,

подчеркнули, что они принимают все необходимые меры для обеспечения защищенности на Красном море и сотрудничают с целью сохранения безопасности мореплавания, в том числе и посредством работы Совета арабских и африканских государств, граничащих с Красным морем. Делегация Объединенных Арабских Эмиратов, при поддержке делегации Саудовской Аравии, выразила мнение о том, что назначение района высокого риска (РВР) не входит в компетенцию или полномочия Организации. ИМО не может предпринимать действия по назначению РВР, как определено в ППУ 5, где предоставляются рекомендации по изменению этого статуса для судоходной отрасли, или требовать таких действий. Делегация Исламской Республики Иран подчеркнула необходимость усиления регионального сотрудничества с целью обеспечения того, чтобы соблюдались требования охраны, содержащиеся в Конвенции СОЛАС и Кодексе ОСПС. В отношении просьбы в адрес Комитета о разработке требуемых рекомендаций и руководства было отмечено, что нет какого-либо специального предложения, которое должно быть рассмотрено Комитетом. Полный текст заявлений делегаций Египта, Исламской Республики Иран, Объединенных Арабских Эмиратов, Саудовской Аравии, Франции и Эритреи по данному вопросу приведен в приложении 16.

9.11 В этом отношении Комитет сослался на обсуждение в рамках пункта 10 повестки дня (см. пункты 10.5–10.9) в отношении существующего района высокого риска в западной части Индийского океана, когда было отмечено, что назначение или определение таких районов не входит в его сферу компетенции. Поэтому Комитет признал, что данный вопрос выходит за рамки его полномочий, и поэтому не поддержал предложения, содержащегося в документе MSC 103/9/3.

Работа с пассажирами

9.12 Комитет рассмотрел документ MSC 103/9/4 (ВТО), в котором содержится обновленная информация по документам MSC 102/9/1 и MSC 102/INF.23 об инициативах ВТО по разработке мер по работе с пассажирами в морских условиях в целом и для круизных судов и паромов, в частности, обсуждается необходимость методологии стандартов и предоставления заблаговременной информации о пассажире (API) и данных о фамилии пассажира (PNR).

9.13 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 в адрес ВТО была высказана благодарность за непрекращающиеся усилия по созданию стандартных процедур по работе с пассажирами, включая электронные системы, которые могут повысить безопасность и сделать работу круизных судов более эффективной и организованной во времени, а также оказать помощь при решении проблем, стоящих перед таможенными администрациями и другими пограничными органами;
- .2 важно, чтобы такие системы основывались на международных стандартах и чтобы любые новые требования согласовывались с уже существующими передовыми практиками мирового уровня. Круизные суда в течение года регулярно изменяют свои районы эксплуатации, и соблюдение различных наборов требований в разных регионах или странах является неэффективным и дорогостоящим;
- .3 такие инициативы не должны сказываться на беспрепятственном прохождении пограничного контроля пассажирами и членами экипажа и на их передвижении в целом и не должны вызывать неоправданных нарушений прохождения морского транспорта. Подчеркиваются проблемы

юридического, технического и финансового характера, возникающие при разработке стандарта или документа по PNR; и

- .4 любая новая система должна быть, насколько это возможно, похожа на существующую систему Соединенных Штатов по заблаговременной информации о пассажирах, которую полностью выполняют уже многие операторы и которая полностью отвечает уже используемой Европейской системе въезда/выезда, информации о перемещении и о разрешении на перемещение (European Entry/Exit System and Travel Information and Authorization System).

9.14 После обсуждения Комитет:

- .1 принял к сведению предоставленную ВТО информацию об инициативах, касающихся работы с пассажирами, и в частности, об инициативе «Доклад круизного судна – направления дальнейшей работы с пассажирами», включая вопрос о работе над сводом переводных практик с целью обеспечения того, чтобы таможенные администрации были ознакомлены с Кодексом ОСПС;
- .2 предложил государствам-членам поделиться информацией о своей национальной практике, включая опыт существующего сотрудничества и обмена информацией с соответствующими органами, в области работы с пассажирами на круизных судах и информации по охране, предусмотренной до прибытия;
- .3 предложил государствам-членам рассмотреть вопрос о регулярном участии в работе релевантных рабочих органов ВТО, в первую очередь заседаний Рабочей группы ВТО по работе с пассажирами, где будут разрабатываться и опубликовываться релевантные международные стандарты и документы, особенно это касается новых или измененных существующих глобальных стандартов по API и PNR, с тем чтобы способствовать заблаговременному предоставлению информации круизной отраслью регулятивным органам до прибытия круизного судна; таким образом, чтобы этот вариант мог быть распространен на другие типы судов; и
- .4 поручил Секретариату принять участие в заседаниях Рабочей группы ВТО по работе с пассажирами и на будущей сессии представить отчет Комитету о развитии событий, а также проинформировать КУФ об итогах этой работы.

10 ПИРАТСТВО И ВООРУЖЕННЫЙ РАЗБОЙ ПРОТИВ СУДОВ

Развитие событий после 101-й сессии КБМ, включая обмен информацией по случаям пиратства и вооруженного разбоя

10.1 Комитет рассмотрел документы MSC 103/10 и 102/10 (Секретариат), в которых содержится отчет о развитии событий в вопросах пиратства и вооруженного разбоя против судов со времени 101-й сессии КБМ, включая релевантную статистику, а также откорректированные сведения об осуществлении Джибутийского кодекса подведения, ситуации в Гвинейском заливе и о рисках для судоходства в прибрежных водах Йемена, и принял к сведению, в частности, следующее:

- .1 В 2020 году в Организацию поступили сообщения о 226 случаях пиратства и вооруженного разбоя против судов, которые произошли, или если была зафиксирована попытка такого нападения. Это представляет собой увеличение приблизительно на 17% на глобальном уровне по сравнению с прошлым годом. Наиболее пострадавшими от актов пиратства и вооруженного разбоя против судов в 2020 году стали Западная Африка (87 случаев), Малаккский и Сингапурский проливы (48 случаев) и Южно-Китайское море (37 случаев). Количество инцидентов в Гвинейском заливе (Западная Африка) по сравнению с 2019 годом возросло на 20, и в целом 112 членов экипажа были объявлены похищенными/пропавшими без вести.
- .2 В том, что касается инициатив в Гвинейском заливе, Секретариат в 2020 году продолжил оказывать поддержку Межрегиональному координационному центру (МКЦ) в вопросах осуществления Яундийского кодекса поведения (YCC). ИМО оказывала поддержку проведению ряда диалогов экспертного уровня с тем, чтобы оценить существующую степень осуществления YCC и предоставить рекомендации Экономическому сообществу западноафриканских государств (ЭКОВАС), Экономическому сообществу центральноафриканских государств (ЭСЦАГ) и Комиссии Гвинейского залива (КГЗ).
- .3 Целью нового проекта ПРООН по загрязнению боеприпасами взрывного действия в прибрежных водах Йемена является обеспечение безопасных районов, в пределах которых суда могут функционировать с достаточной степенью уверенности в отсутствии боеприпасов взрывного действия, а также удаление считающихся опасными и активными боеприпасов взрывного действия. В Извещениях морякам будут освещены значимые мероприятия, которые потенциально могут оказывать воздействие не судоходство.
- 10.2 Рассмотрев предоставленную Секретариатом информацию, Комитет:
- .1 поручил государствам-членам сообщать в Секретариат об инцидентах пиратства и вооруженного разбоя по адресу marsec@imo.org с применением формы доклада в добавлении 5 к циркуляру MSC.1/Circ.1333/Rev.1;
- .2 обратился с просьбой к государствам-членам предоставить откорректированную информацию о национальных контактных лицах для передачи информации по пиратству и вооруженному разбою через модуль ГИСИС по контактным лицам, а также корректировать эту информацию по мере необходимости;
- .3 обратился с просьбой к государствам-членам заполнить вопросник *Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships* (PCASP) (MSC-FAL.1/Circ.2) и корректировать его по мере необходимости с целью направления в Секретариат по адресу marsec@imo.org для размещения на вебсайте ИМО;
- .4 принял к сведению усилия, направленные на обеспечение непрерывного осуществления Джибутийского кодекса поведения и Яундийского кодекса поведения, включая поддержку в адрес МКЦ;

- .5 напомнил компаниям, капитанам и морякам о необходимости продолжения тщательного осуществления существующих рекомендаций ИМО и Глобального руководства по борьбе с пиратством, включая откорректированные рекомендации по защите от пиратства и вооруженного разбоя в Гвинейском заливе – передовая практика управления в Западной Африке;
- .6 предложил государствам-членам продолжить предоставлять военноморские силы и средства у побережья Сомали и государствам флага – продолжать мониторинг угроз для судов, плавающих под их флагом, и устанавливать надлежащие уровни охраны в соответствии с Кодексом ОСПС;
- .7 принял к сведению предоставленную ПРООН информацию о конфликте в Йемене, включая угрозу для судоходства и морских портов вследствие присутствия в прибрежных водах Йемена морских мин и других импровизированных взрывоопасных устройств; и
- .8 призвал государства-члены, согласно резолюции A.1069(28), в сотрудничестве с Организацией и в соответствии с запросами государств-членов региона, оказывать помощь в данном регионе и рассмотреть вопрос о предоставлении финансовой поддержки в Целевой фонд ИМО охраны на море в Западной и Центральной Африке.

Доклад о ходе работы в рамках Регионального соглашения о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ReCAAP)

10.3 Комитет с признательностью принял к сведению информацию, содержащуюся в документах MSC 103/INF.7 и MSC 102/INF.11 (ReCAAP-ISC), в которых предоставляются обновленные данные по деятельности в рамках ReCAAP-ISC и в отношении ситуации с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии, и поблагодарил участников за их непрерывающуюся поддержку усилий Организации по предоставлению сообщений о пиратстве. В этом отношении наблюдатель от ReCAAP-ISC сделал заявление, включая информацию о снижении общего количества случаев в Азии в первом квартале 2021 года, как изложено в приложении 16.

10.4 Комитет принял к сведению заявление делегации Индонезии, в котором содержатся комментарии в отношении механизма ReCAAP-ISC по классификации инцидентов, а также выражается обеспокоенность в отношении подрыва репутации в тех случаях, когда о так называемом мелком воровстве сообщается как об инцидентах вооруженного разбоя; а также ответное заявление наблюдателя от ReCAAP-ISC в том отношении, что определение мелкого воровства отсутствует и любое неразрешенное проникновение на борт судна является преступлением, представляющим собой угрозу для моряков. Полный текст обоих заявлений изложен в приложении 16.

Комментарии и анализ по обзору РВР по пиратству в Индийском океане

10.5 Комитет сослался на то, что его 101-я сессия приняла к сведению информацию представителей отрасли, касающуюся проведенного в 2019 году анализа географических границ РВР с тем, чтобы точнее отразить угрозу пиратства в регионе, сохраняя при этом первоочередную цель обеспечения безопасности и защищенности моряков.

10.6 Комитет рассмотрел комментарии и анализ в рамках предыдущего обзора РВР по пиратству в Индийском океане со стороны Кении в документе MSC 103/10/2, в котором представлены ключевые соображения о состоянии кенийских вод на основании этого анализа. В отдельном заявлении делегация Кении подчеркнула вклад Кенийского правительства и сил миссии Африканского союза в Сомали (АМИСОМ) в дело нейтрализации угроз со стороны сомалийских пиратов, доказательством чего является факт отсутствия нападений в водах Кении с момента последнего обзора РВР; объяснила негативное экономическое воздействие вследствие существующей классификации не только для Кении, но и для всего региона Восточной Африки, который во многом зависит от порта Момбасы; и предложила Комитету рекомендовать соответствующим органам рассмотреть вопрос об исключении из РВР конкретного района к югу от экватора. Полный текст заявления изложен в приложении 16.

10.7 В этом отношении Комитет также рассмотрел комментарии, предоставленные отраслевой группой, в документе MSC 103/10/4 (МПС и др.), в котором сообщается, что в феврале 2021 года начался новый обзор РВР и к заинтересованным государствам и организациям обращаются за консультациями.

10.8 В последовавшем затем обсуждении все выступившие делегации поддержали предложение Кении, содержащееся в документе MSC 103/10/2, и прокомментировали усилия Кении в пресечении угрозы пиратства; было высказано предложение о том, что Кения могла бы предоставлять обновленную информацию о своих усилиях в ежегодной резолюции Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам морей и океанов и по морскому праву. Наблюдатель от отрасли пояснил, что с Кенией уже проведены две консультации в рамках проводимого обзора (MSC 103/10/4) и что, хотя обеспокоенность Кении вполне понятна, некоторые воды к югу от экватора являются водами Сомали и необходимо держать в поле зрения конечную цель обеспечения безопасности моряков. Была высказана обеспокоенность в отношении процесса обзора РВР в том виде, в каком он проводится отраслевой группой и надлежащими органами, и был высказан призыв к более активному участию Организации и всех заинтересованных сторон в этом процессе.

10.9 Ввиду вышеуказанного Комитет призвал отраслевую группу и надлежащие органы продолжать работу по данному вопросу с участием региональных сторон, включая прибрежные государства и военные органы власти; и обратился к ним с просьбой предоставить обновленную информацию на 104-ю сессию КБМ с учетом дальнейших консультаций с Кенией.

Пиратство и вооруженный разбой против судов в Гвинейском заливе

10.10 Комитет сослался на то, что его 101-я сессия приняла к сведению замечания Генерального секретаря о том, что в Гвинейском заливе требуются сосредоточенные усилия всех основных заинтересованных сторон, а именно государств-членов, отрасли и международных организаций, работающих в партнерстве ради безопасности и защищенности моряков, и что серьезные усилия, предпринимаемые прибрежными государствами по искоренению угрозы, признаются критическими для достижения успеха.

10.11 Обращаясь к Комитету, Генеральный секретарь выразил серьезную обеспокоенность сложившейся ситуацией в Гвинейском заливе, которая представляет собой тревожную угрозу для безопасности и защищенности экипажей и судов, эксплуатирующихся в данном регионе, особенно поскольку, несмотря на глобальную пандемию, зафиксировано возрастающее количество случаев нападения; подчеркнул, что, как указано в циркулярном письме № 4382, он принимает все возможные меры для координации инициатив заинтересованных сторон и применения в регионе программ по наращи-

ванию потенциала; выразил признательность коллективным усилиям прибрежных государств в регионе, в частности, усилиям Нигерии в вопросе осуществления проекта «Deer Blue Project»; выразил пожелания успешного развития событий в будущем; и выразил поддержку в вопросе учреждения рабочей группы с тем, чтобы продемонстрировать приверженность и оказать поддержку усилиям в борьбе с пиратством на международном, региональном и национальном уровнях.

10.12 Ввиду обострившейся насущности вопроса защиты моряков, исполняющих свои обязанности на судах, эксплуатирующихся в данном регионе, а также в интересах экономики времени Комитет согласился с предложением председателя направить все документы, относящиеся к вопросам пиратства и вооруженного разбоя против судов в Гвинейском заливе, непосредственно Рабочей группе по борьбе с пиратством, т. е. документы MSC 103/10/3 и MSC 102/10/1 (Греция), MSC 103/10/5 и MSC 102/10/5 (Нигерия), MSC 103/10/6 (Китай), MSC 102/10/2 (Франция), MSC 102/10/3 и MSC 102/10/6 (МПС и др.) и MSC 102/INF.22 (Гана).

10.13 Делегация Португалии, поддержав призыв Генерального секретаря к действиям по пресечению пиратства в регионе, выразила поддержку дальнейшим инициативам, таким как созыв рабочей группы на настоящей сессии. При рассмотрении вопроса угроз в Заливе при обсуждениях должна приниматься во внимание работы в рамках группы «G7++ Friends of Gulf of Guinea», что соответствует непрекращающейся поддержке со стороны Португалии в адрес существующей межрегиональной системы, архитектуры Яундийского кодекса. Полный текст заявления изложен в приложении 16.

10.14 Делегация Нигерии заявила, что для обеспечения эффективного регионального сотрудничества необходимо учитывать суверенитет прибрежных государств, она проинформировала об усилиях Нигерии и предпринятых инициативах, включая учреждение подкомитета с целью обеспечения активного сотрудничества между Морской администрацией и агентством по безопасности Нигерии (NIMASA) в вопросах управления, контроля, связи, информационных и разведывательных операций, Международным морским бюро (IMB) и центром морской информации в области торговли для Гвинейского залива (MDAT-GoG). Нигерия и МКЦ в Яунде сформировали новый форум по сотрудничеству с тем, чтобы поддержать региональные и международные усилия: Морской форум сотрудничества по Гвинейскому заливу (Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum (GOG-MCF/SHADE GoG), целью которого является обмен информацией и снятие конфликтной ситуации в Гвинейском заливе. Полный текст заявления изложен в приложении 16.

10.15 Делегация Аргентины признала усилия государств в регионе и присоединилась к выраженной обеспокоенности в вопросе увеличения количества случаев; высказала поддержку в вопросе рабочей группы и в этом отношении подчеркнула, что ситуация в Гвинейском заливе не рассматривается Советом Безопасности Организации Объединенных Наций согласно главе VII Устава ООН, поэтому совместные усилия по пресечению пиратства и вооруженного разбоя против судов должны предприниматься в рамках ЮНКЛОС и необходимое внимание должно уделяться вопросам суверенитета и юрисдикции прибрежных государств в данном районе в том, что касается территориального моря, а также конкретной юрисдикции ИЭЗ. Делегация заявила, что замечания Нигерии в отношении необходимости соблюдения суверенитета прибрежных государств в регионе должны приниматься во внимание и должны быть учтены в проекте резолюции Ассамблеи, содержащемся в документе MSC 103/10/1; и добавила, что ЮНКЛОС не допускается развертывание вооруженного персонала или оружия на борту частных судов.

10.16 Наблюдатель от ММБ сообщил о том, что действия, направленные на то, чтобы релевантные органы власти незамедлительно уведомлялись, принесли хорошие результаты благодаря раннему оповещению со стороны собственников судов; заявил, что

полезной была бы специальная единая платформа обмена информацией для Гвинейского залива, включая определение ответственного органа власти, сокращение времени реагирования и сообщения со стороны органов власти соседних государств; и призвал все морские органы власти продолжать предоставлять сообщения в ММБ обо всех инцидентах. Полный текст заявления изложен в приложении 16.

10.17 В последовавшем затем обсуждении были высказаны, среди прочего, следующие мнения:

- .1 услуги со стороны MDAT-GoG должны быть расширены и должен быть разработан механизм предоставления сообщений с учетом гражданства членов экипажа;
- .2 для наращивания потенциала важными являются международные морские учения по обеспечению охраны, такие как «Grand African Nemo» и «OBANGAME express», поддерживается пилотный проект ЕС по скоординированному морскому присутствию в Гвинейском заливе;
- .3 важным является соблюдение суверенитета прибрежного государства, и Гвинейский залив не относится к ситуации, рассматриваемой в главе 7 Устава ООН, и должен рассматриваться в контексте ЮНКЛОС, как признано в откорректированном проекте резолюции Ассамблеи о *предотвращении и пресечении пиратства, вооруженного разбоя против судов и незаконной деятельности на море в Гвинейском заливе* (MSC 103/10/1);
- .4 Соединенное Королевство и Сенегал в качестве председателей группы «G7++ Friends of the Gulf of Guinea» в 2021 году представили совместную дорожную карту, включающую три общие цели; а именно, расширение деятельности по наращиванию потенциала на региональном уровне, работа по направлению создания первоначального потенциала архитектуры Яундийского кодекса и более тесное сотрудничество отрасли, гражданского общества и других участников;
- .5 для разрешения сложившейся ситуации необходимы военно-морские силы из стран за пределами региона, поскольку район действия пиратов в Гвинейском заливе географически ограничен, они нападают на суда в пределах 200 морских миль от своих баз, и пресечение пиратства должно осуществляться на море, как это делалось в случае с сомалийскими пиратами;
- .6 все государства должны призываться действовать согласно ЮНКЛОС при пресечении пиратства за пределами территориальных вод в Гвинейском заливе, а региональные государства призываются к оказанию поддержки и к сотрудничеству при принятии арестованных пиратов, преследовании подозреваемых в пиратстве и тюремном заключении признанных виновными в пиратстве; и
- .7 рабочая группа по применению частных и военных средств согласно документу Монтре планирует опубликовать на своем вебсайте сводное руководство в качестве справочного документа, что может сыграть положительную роль для многих сторон.

10.18 После обсуждения Комитет постановил, что:

- .1 для решения многочисленных и сложных проблем, связанных с быстро изменяющимся характером пиратства в Гвинейском заливе, требуется комплексный, интегрированный подход на глобальном уровне, целью которого было бы достижение долгосрочных результатов, укрепляющих местный и региональный порядок;
- .2 существует потребность в проведении направленных на борьбу с пиратством мероприятий в рамках технического сотрудничества в соответствии с принципами устойчивого развития, нацеленных на благо стран региона, например, предоставление практикумов/ вебинаров по подготовке, разработка курсов онлайн и проведение учений по борьбе с пиратством с тем, чтобы укрепить сотрудничество между странами;
- .3 конструктивные предложения, представленные в ряде документов, создают хорошую основу для осуществления поддержки и сотрудничества между заинтересованными сторонами, и дальнейшее обсуждение в рамках рабочей группы поможет в определении конкретных путей сотрудничества и возможных действий с целью разрешения данной проблемы;
- .4 рамочная система Яундийского кодекса поведения, получающая поддержку группы «G7++ Friend of the Gulf of Guinea», представляет собой долгосрочное решение, и в этом направлении ведется активная работа; государства региона объединяются, даже в сложное время в условиях пандемии COVID;
- .5 Нигерия и МКЦ в Яунде образовали новый форум для сотрудничества с целью укрепления региональных и международных усилий – это Морской форум сотрудничества в Гвинейском заливе (Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum (GOG-MCF/SHADE GoG)), целью которого является обмен информацией и пресечение инцидентов в Гвинейском заливе;
- .6 Генеральный секретарь должен продолжать работу с другими организациями ООН, государствами-членами и региональными и международными партнерами с целью координации усилий и оказания поддержки, в частности, это касается инициатив Нигерии и МТП;
- .7 государства в регионе должны оказывать друг другу поддержку и сотрудничать при принятии задержанных пиратов, судебном преследовании подозреваемых в пиратстве и в тюремном заключении обвиненных в пиратстве; и
- .8 должна быть определена очередность заданий для рабочей группы, с тем чтобы обеспечить достаточно времени для достижения важных результатов, таких как откорректированная резолюция Ассамблеи (MSC 103/10/1).

Учреждение Рабочей группы по борьбе с пиратством

10.19 В ходе обсуждения предложенного круга ведения рабочей группы (MSC 103/WP.4), подготовленного Секретариатом по консультации с председателем Рабочей группы по борьбе с пиратством капитаном Дерриком Атташи (Гана), ряд делегаций высказали обеспокоенность и предложили изменения, включая необходимость удалить упоминание военно-морских сил, поскольку этот вопрос был признан выходящим за пределы компетенции Организации; обеспокоенность в отношении возможного дублирования работы для рабочих групп в рамках группы «G7++ Friends of the Gulf of Guinea»; и обеспокоенность в отношении отсутствия решения о применимости, если группа станет обсуждать требования по применению частного вооруженного персонала охраны в территориальных водах в регионе.

10.20 После обсуждения Комитет поручил рабочей группе с учетом сделанных замечаний и принятых решений на пленарном заседании, а также документов MSC 103/10/3, MSC 103/10/5, MSC 103/10/6, MSC 102/10/1, MSC 102/10/2, MSC 102/10/3, MSC 102/10/5, MSC 102/10/6 и MSC 102/INF.22, в порядке первоочередности:

- .1 подготовить для принятия на настоящей сессии резолюцию КБМ, которая бы демонстрировала намерение Организации продолжить решение проблемы пиратства и вооруженного разбоя против судов в водах Гвинейского залива и призвать государства-члены и все заинтересованные стороны работать сообща и принимать эффективные и действенные превентивные меры;
- .2 окончательно подготовить текст проекта резолюции Ассамблеи, содержащийся в документе MSC 103/10/1, включая настоятельный призыв в адрес Организации Объединенных Наций и других международных учреждений решать проблему пиратства в Гвинейском заливе;
- .3 внести поправки в циркуляр MSC.1/Circ.1601 *Revised Industry Counter Piracy Guidance*, заменив приложение 3 рекомендациями по ППУ для Западной Африки, как указано в документе MSC 102/10/6;
- .4 обсудить необходимость механизмов сотрудничества для противодействия пиратству и вооруженному разбою против судов в Гвинейском заливе;
- .5 предоставить обновленную информацию о состоянии региональных и международных усилий по задержанию и уголовному преследованию лиц, подозреваемых в пиратстве;
- .6 рассмотреть существующие возможности защиты и последствия их применения; и
- .7 выявить причины недостаточного предоставления информации о случаях пиратства и вооруженного разбоя с тем, чтобы оптимизировать существующий уровень предоставления сообщений, координации реагирования и механизмов обмена информацией.

Верификация отчетов об инцидентах пиратства и вооруженного разбоя

10.21 Комитет сослался на то, что его 95-я сессия, до утверждения циркуляра *Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against*

ships (MSC.1/Circ.1333/Rev.1), провела обсуждение вопроса о верификации отчетов об инцидентах и не поддержала предложение о разработке режима валидации, ссылаясь на обеспокоенность в отношении практичности и полезности такого режима с точки зрения модуля ГИСИС по пиратству и вооруженному разбою, с учетом дополнительной административной нагрузки для государств флага и прибрежных государств; и вместо этого приняла решение о назначении национального контактного лица для взаимодействия с Организацией по этим вопросам, включая предоставление дальнейшей информации об инцидентах или исправление неточностей. Комитет также сослался на то, что он неоднократно, включая и настоящую сессию (см. пункт 10.2.2), призывал государства-члены предоставлять информацию о контактных лицах, поскольку многие еще этого не сделали. Комитет принял к сведению, что информацию о национальных контактных лицах в модуль ГИСИС по контактным лицам предоставили в целом 58 из 174 государств-членов.

10.22 Комитет рассмотрел документ MSC 102/10/4 (Аргентина и др.), в котором представлен анализ выводов регионального исследования по инцидентам пиратства и вооруженного разбоя против судов, зарегистрированным в модуле ГИСИС, а также содержится просьба к Комитету внедрить механизм первоначальной оценки информации прибрежными государствами, с тем чтобы не компрометировать статистику ГИСИС, особенно в том, что касается инцидентов, не связанных с физическим насилием по отношению к членам экипажа.

10.23 В последовавшем затем обсуждении были высказаны следующие мнения:

- .1 если сообщения должны сначала проходить анализ и одобрение прибрежных государств, это может помешать принимать необходимые срочные действия, от которых зависит жизнь моряков;
- .2 не следует путать предоставление сообщений об инцидентах и реагирование на инциденты, и предоставление сообщений в ИМО не должно осуществляться исключительно отраслью без консультации с соответствующим прибрежным государствам;
- .3 введение механизма валидации приведет к созданию дополнительного административного бремени и к тому, что будет предоставляться еще меньше сообщений, тогда как недостаточное предоставление сообщений уже является проблемой;
- .4 высочайшее качество данных является важным вопросом, тем не менее, необходимо тщательно рассмотреть практические последствия, включая вопрос о том, каким образом элемент валидации может быть добавлен в отчет об инциденте в ГИСИС; и
- .5 целью является не создание дополнительных нагрузок и задержание рейсов, но развитие системы по точному предоставлению отчетов об инцидентах.

10.24 После обсуждения Комитет поблагодарил соавторов за привлечение внимания к важному вопросу предоставления точных отчетов и:

- .1 постановил, что сбор, оценка и распространение точной информации и статистических данных по нападениям пиратов и вооруженных грабителей в море являются критическими в борьбе с этой угрозой;

- .2 отметил, что ранее Комитет, в рамках данного пункта повестки дня, обратился с просьбой к государствам-членам продолжить предоставлять в Секретариат отчеты об инцидентах и также обратился с просьбой к государствам-членам предоставить данные по контактным лицам национального уровня для предоставления информации о пиратстве и вооруженном разбое, а также пользоваться этой информацией (см. пункт 10.2);
- .3 отметил, что если возрастет количество случаев, когда соответствующие государства-члены станут оспаривать сообщения об инцидентах или сочтут их неточными, Секретариат может рассмотреть вопрос об изменении модуля ГИСИС с тем, чтобы было проще выявлять вызывающие несогласие инциденты в том, что касается общей статистики, генерируемой в модуле; и
- .4 поручил Секретариату изучить данный вопрос и представить доклад на следующей сессии Комитета с учетом документа MSC 102/10/4 и сделанных на пленарном заседании замечаний.

Доклад рабочей группы по борьбе с пиратством

10.25 Рассмотрев доклад Рабочей группы (MSC 103/WP.9), Комитет утвердил его в целом и предпринял действия, как изложено в нижеследующих пунктах.

10.26 Комитет:

- .1 принял резолюцию MSC.489(103) о *рекомендуемых действиях по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем в Гвинейском заливе*, как изложено в приложении 9;
- .2 признал ход работы, проделанной по проекту резолюции Ассамблеи по корректировке предыдущей резолюции A.1069(28) *о предотвращении и пресечении пиратства, вооруженного разбоя против судов и незаконной деятельности на море в Гвинейском заливе* (MSC 103/WP.9, приложение 2) и постановил окончательно подготовить ее на 104-й сессии КБМ для одобрения с целью представления на 32-ю сессию Ассамблеи для принятия, отметив остающиеся нерешенными вопросы, выделенные группой (MSC 103/WP.9, пункты 4.1–4.5);
- .3 поручил Секретариату провести корректировку циркуляра MSC.1/Circ.1601 on *Revised Industry Counter Piracy Guidance*, заменив приложение 3 рекомендациями по ППУ Западной Африки, как указано в документе MSC 102/10/6, с целью распространения под индексом MSC.1/Circ.1601/Rev.1;
- .4 принял к сведению обсуждение в группе о необходимости механизмов сотрудничества для борьбы с пиратством и вооруженным разбоем против судов в регионе Гвинейского залива, а также международную рамочную систему, о чем было доложено Нигерией и МКЦ;
- .5 принял к сведению последние данные, представленные в ходе обсуждения в группе, в отношении статуса региональных и международных усилий по задержанию и уголовному преследованию подозреваемых в

пиратстве, а также призыв к предоставлению таких данных в дальнейшем;

- .6 принял к сведению обсуждение в группе в отношении существующих вариантов имеющихся решений по защите и их последствий; и
- .7 принял к сведению выявленные группой причины недостаточного предоставления сведений по пиратству и вооруженному разбою с тем, чтобы оптимизировать существующий уровень предоставления сообщений, координации реагирования и механизмы обмена информацией, также рекомендацию о том, что это должно обсуждаться на следующей сессии.

10.27 В отношении вопроса о недостаточном предоставлении сообщений об инцидентах (см. пункт 10.26.7) Комитет принял к сведению заявление наблюдателя от ReCAAP-ISC, при поддержке делегации Бангладеш, о том, что они не поддерживают проведения обзора руководства ИМО по предоставлению сообщений об инцидентах, содержащегося в циркулярах MSC.1/Circ.1333/Rev.1 и MSC.1/Circ.1334, поскольку внесение изменений в циркуляры повлечет изменения в механизмах управления в регионе. При любом анализ в будущем потребуются четкий круг ведения и необходимость учитывать, что 101-я сессия КБМ, после продолжительного обсуждения, постановила не проводить такой анализ. Сохранение региональных различий в системе предоставления сообщений необходимо по той причине, что оно обеспечивает тесную связь между сообщениями об инцидентах и реагированием на инциденты со стороны прибрежных государств, и высокая успешность такой организации вопроса продемонстрирована в Азии. Полный текст заявления изложен в приложении 16.

10.28 Было высказано мнение о том, что одной из причин недостаточного предоставления сообщений об инцидентах является отсутствие общего понимания определения «вооруженного разбоя против судов» и что поэтому дальнейшие обсуждения могут означать внесение изменений в два вышеупомянутых циркуляра в этом отношении; однако основной целью запрошенных действий (см. пункт 10.26.7) является проведение полного и подробного обсуждения на следующей сессии. В ответ на это было высказано мнение о том, что определение «вооруженного разбоя против судов», которое используется Советом Безопасности ООН и Генеральной Ассамблеей ООН, включает не только некоторые основные органы Организации Объединенных Наций, но также и применение ЮНКЛОС, и поэтому ИМО не может самостоятельно давать определение данному термину.

11 НЕБЕЗОПАСНАЯ СМЕШАННАЯ МИГРАЦИЯ ПО МОРЮ

11.1 Комитет отложил рассмотрение данного пункта повестки дня на свою 104-ю сессию.

12 ФОРМАЛИЗОВАННАЯ ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ

12.1 Комитет отложил рассмотрение данного пункта повестки дня на свою 104-ю сессию.

13 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР, ПОДГОТОВКА И НЕСЕНИЕ ВАХТЫ

Срочные вопросы, вытекающие из 7-й сессии Подкомитета НТВ

13.1 Комитет рассмотрел срочные вопросы, вытекающие из седьмой сессии Подкомитета по человеческому фактору, подготовке и несению вахты (НТВ) (НТВ 7/16), как изложено в документе MSC 103/13 (Секретариат), и предпринял действия, как указано ниже.

Стратегическое направление по человеческому фактору

13.2 С учетом того, что в понятие человеческого фактора входит широкий спектр остающимися релевантными вопросов – особенно это касается периода пандемии – а также с учетом того факта, что 32-я внеочередная сессия Совета уже рассмотрела документ C/ES.32/4/13 (Испания) по данному вопросу, Комитет согласился с просьбой 125-й сессии Совета при ближайшей возможности включить в существующий Стратегический план Организации конкретное стратегическое направление по человеческому фактору.

Корреспондентская группа по вопросам подготовки и дипломирования в связи с COVID-19

13.3 Комитет утвердил учреждение Корреспондентской группы по вопросам подготовки и дипломирования в связи с COVID-19 и представление ее доклада на 104-ю сессию КБМ с целью стимулирования работы по этому вопросу (НТВ 7/16, пункты 4.10–4.12).

Проект руководства для рыболовных судов длиной 24 и более, эксплуатирующихся в полярных водах

13.4 При одобрении руководства Комитет принял к сведению изменения, предложенные Подкомитетом НТВ, к пункту 11.5 проекта руководства для рыболовных судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в полярных водах (см. пункт 15.2).

Проект временного руководства по безопасной эксплуатации службы берегового энергоснабжения (OPS) в порту

13.5 Комитет принял к сведению, что 7-я сессия Подкомитета НТВ, признав, что до одобрения проекта временного руководства по безопасной эксплуатации службы берегового энергоснабжения (OPS) в порту для судов, совершающих международные рейсы, требуется тщательное и подробное рассмотрение положений о персонале, подготовке и об ознакомлении, отложила рассмотрение этих положений на 8-ю сессию Подкомитета НТВ (см. пункты 16.2 и 16.3).

Доклады Генерального секретаря согласно правилам Конвенции ПДНВ

Доклад Генерального секретаря согласно правилу I/7 Конвенции ПДНВ

13.6 Комитет принял к сведению, что для рассмотрения на настоящей сессии не было подготовлено никаких докладов по первоначальному предоставлению информации согласно пункту 2 правила I/7 Конвенции ПДНВ.

Доклад Генерального секретаря согласно правилу I/8 Конвенции ПДНВ

13.7 Комитет рассмотрел доклады Бахрейна, Ганы, Гондураса, Греции, Перу, Республики Корея и Сейшельских Островов, как изложено в документах MSC 103/WP.3 и Add.1; и подтвердил, что информация, предоставленная:

- .1 Бахрейном, Ганой, Грецией, Перу, Республикой Корея и Сейшельскими Островами, демонстрирует, что они по-прежнему обеспечивают полное введение в действие положений Конвенции ПДНВ;
- .2 Гондурасом, демонстрирует, что государство по-прежнему обеспечивает введение в действие положений Конвенции ПДНВ только для вспомогательного уровня, поскольку информация и прослеживаемость не позволяют верифицировать соблюдение для эксплуатационного уровня и уровня управления,

и поручил Секретариату посредством циркуляра MSC.1/Circ.1164/Rev.23 выпустить откорректированную информацию в отношении последующих докладов.

13.8 Комитет также призвал стороны Конвенции ПДНВ представлять свои последующие доклады в соответствии с разделами A-I/7 и A-I/8 Кодекса ПДНВ.

Утверждение компетентных лиц

13.9 Комитет рассмотрел документы MSC 103/13/1 и Add.1 (Секретариат), в которых содержится информация, предоставленная сторонами Конвенции ПДНВ, в отношении экспертов, которые уже включены или рекомендованы для включения в перечень компетентных лиц, а также компетентных лиц, удаленных из перечня.

13.10 После рассмотрения Комитет:

- .1 утвердил кандидатуры четырех компетентных лиц, рекомендованных двумя сторонами, для включения в *Перечень компетентных лиц, который ведется Генеральным секретарем согласно разделу A-I/7 Кодекса ПДНВ* (MSC.1/Circ.797/Rev.34) и поручил Секретариату выпустить откорректированный перечень посредством циркуляра MSC.1/Circ.797/Rev.35;
- .2 принял к сведению информацию о компетентных лицах, исключенных из перечня из компетентных лиц одной стороной Конвенции ПДНВ;
- .3 предложил сторонам Конвенции ПДНВ информировать Секретариат о любых изменениях, которые могут потребоваться для перечня (удаления, добавления, изменение адреса и т. д.) с тем, чтобы обеспечить, чтобы включенные в последнюю редакцию перечня лица были доступны для привлечения к выполнению работы в качестве компетентных лиц и с ними были легко связаться; и
- .4 поблагодарив все стороны Конвенции ПДНВ, которые выдвинули кандидатуры компетентных лиц, настоятельно призвал все стороны представлять дополнительные кандидатуры для обеспечения эффективного осуществления положений Конвенции ПДНВ.

Объединенная рабочая группа МОТ/ИМО для выявления и рассмотрения проблем, касающихся моряков и человеческого фактора

13.11 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия, в ожидании итогов 107-й сессии ЮК, отложила на настоящую сессию рассмотрение документа MSC 102/13/2 (Секретариат), касающегося учреждения объединенной рабочей группы МОТ/ИМО для выявления и рассмотрения проблем, касающихся моряков и человеческого фактора.

13.12 В связи с этим Комитет принял к сведению, что 107-я сессия ЮК рассмотрела этот вопрос (LEG 107/14/3) и:

- .1 постановила запросить, в качестве вопроса первостепенной срочности, чтобы Специальный трехсторонний комитет (СТК) КТМС 2006 года МОТ авторизовал учреждение трехсторонней рабочей группы МОТ/ИМО для выявления и рассмотрения проблем, касающихся моряков и человеческого фактора, для чего потребуются утверждение Административным советом МОТ в ходе его заседания в ноябре 2021 года, как рекомендовано Секторальным совещанием МОТ; и
- .2 предложила Комитету выступить с аналогичной просьбой в адрес Совета при рассмотрении документа MSC 102/13/2 (Секретариат).

13.13 Комитет также принял к сведению, что СТК КТМС 2006 года на своем четвертном заседании, проведенном дистанционно 19–23 апреля 2021 года:

- .1 рассмотрел представленный Секретариатом ИМО в соответствии с решением 107-й сессии ЮК документ, в котором запрашивается учреждение указанной объединенной группы;
- .2 на основании консенсуса в поддержку предложения ИМО запросил Секретариат МОТ связаться с Секретариатом ИМО для подготовки проекта резолюции в тесном сотрудничестве с должностными лицами СТК и под их общим руководством, предоставив рекомендацию Административному совету МОТ в отношении учреждения группы, включая точный круг ведения;
- .3 постановил, что, в качестве, исключительного способа принятия решения, по завершении окончательной подготовки данного проекта резолюции секретариатами МОТ и ИМО и при единогласным утверждением должностными лицами СТК он будет представлен членам СТК для принятия посредством переписки; и
- .4 постановил, что, в случае ее утверждения посредством переписки, резолюция будет представлена на 343-ю сессию Административного совета МОТ (ноябрь 2021 года) для рассмотрения и принятия решения либо, в качестве альтернативы, на 344-ю сессию (март 2022 года), если это будет необходимо.

13.14 В этом отношении Комитет также рассмотрел документ MSC 102/13/2 (Секретариат), также посвященный вопросу учреждения объединенной рабочей группы МОТ/ИМО, на основании рекомендации Секторального совещания МОТ по вопросам найма моряков и расширения возможностей для женщин-моряков (25 февраля – 1 марта 2019 года).

13.15 В последовавшем затем обсуждении Комитет принял к сведению следующие мнения:

- .1 объединенная трехсторонняя рабочая группа будет способствовать усилению взаимодействия между МОТ и ИМО в сферах, представляющих общий интерес;
- .2 объединенные группы МОТ/ИМО функционируют успешно, если в круге ведения четко определена предполагаемая к выполнению работа и если они одобрены членами обеих организаций;
- .3 основываясь на том, что это будет постоянно действующая группа, секретариаты МОТ и ИМО должны обеспечить, чтобы до ее учреждения комитетами были согласованы конкретный круг ведения и подробное рамочное описание работы группы;
- .4 учреждение группы не должно повлечь за собой дублирование или пересмотр работы, уже выполняемой органами МОТ или ИМО; и
- .5 функции и методы работы группы не должны отступать от тех, что были утверждены до учреждения группы.

13.16 Комитет также принял к сведению информацию, предоставленную Секретариатом, о том, что:

- .1 в вышеупомянутом проекте резолюции, который должен быть подготовлен в сотрудничестве с Секретариатом МОТ, предполагается к рассмотрению сфера применения и круг ведения, сведения о проведении заседаний и рамки совещаний; и
- .2 СТК постановил учредить постоянную объединенную рабочую группу МОТ/ИМО и конкретный круг ведения по вопросам, которые должны обсуждаться этой группой, должен быть утвержден релевантными органами обеих организаций.

13.17 Затем Комитет:

- .1 поручил Секретариату держать его в курсе относительно развития событий в отношении проекта резолюции, который планируется к принятию СТК МОТ;
- .2 утвердил, в принципе, учреждение постоянной объединенной рабочей группы МОТ/ИМО для выявления и рассмотрения проблем, касающихся моряков и человеческого фактора, при условии одобрения круга ведения и других вопросов в отношении постоянной группы, как может быть предусмотрено в резолюции СТК; и
- .3 предложил 125-й сессии Совета утвердить это решение, в принципе, при условии одобрения метода работы группы, как может быть предусмотрено в резолюции, планируемой к принятию СТК МОТ, релевантными комитетами ИМО.

14 МОРЕПЛАВАНИЕ, СВЯЗЬ И ПОИСК И СПАСАНИЕ

Поправки к Руководству МАМПС

14.1 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия уполномочила Секретариат представить непосредственно на 103-ю сессию КБМ для одобрения проект поправок к Руководству по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Руководство МАМПС), окончательно подготовленный двадцать седьмым заседанием Объединенной рабочей группы ИКОА/ИМО по гармонизации авиационного и морского поиска и спасания (MSC 102/24, пункт 16.26).

14.2 В этом контексте Комитет рассмотрел документ MSC 103/14 (Секретариат), в приложении к которому содержится проект поправок к Руководству МАМПС, подготовленный Объединенной рабочей группой ИКАО/ИМО, и с учетом того, что ИКАО выразила согласие на включение проекта поправок к редакцию Руководства МАМПС 2022 года, утвердил циркуляр MSC.1/Circ.1640 *Amendments to the IAMSAR Manual*.

Распространение информации по ИБМ и САР в нескольких признанных ГМССБ спутниковых службах

14.3 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия рассмотрела доклад 7-й сессии Подкомитета NCSR и, коротко рассмотрев обсуждения в отношении распространения информации по безопасности на море (ИБМ) и информации по поиску и спасанию (САР) в нескольких признанных спутниковых службах для использования в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), отложила на 103-ю сессию КБМ рассмотрение финансовых последствий для поставщиков информации по ИБМ и САР (MSC 102/24, пункты 16.8–16.13).

14.4 В связи с этим Комитет располагал для рассмотрения следующими документами:

- .1 MSC 102/16/3 (ИМСО), в котором предоставляются комментарии в отношении финансовых последствий в вопросе распространения ИБМ в нескольких признанных подвижных спутниковых службах и представляются варианты для обсуждения с целью решения этого вопроса;
- .2 MSC 102/16/4 (Канада и др.), в котором предоставляются комментарии в отношении финансовых последствий в связи с несколькими признанными подвижными спутниковыми службами и предлагается рассмотреть возможные решения для смягчения финансовых последствий для поставщиков ИБМ при распространении ИБМ;
- .3 MSC 102/16/5 (Новая Зеландия), в котором предоставляются комментарии в отношении финансовых последствий в связи с распространением ИБМ в нескольких признанных подвижных спутниковых службах, включая требования о мониторинге передач, а также о персонале и инфраструктуре, которые требуются для поддержания дополнительных подвижных спутниковых служб, для поставщиков информации как по ИБМ, так и по САР;
- .4 MSC 103/14/1 (Секретариат), в котором приводится информация по истории вопроса в отношении рассмотрения данной тематики, проведенного на 7-й сессии Подкомитета и на 102-й сессии КБМ; и

- .5 MSC 103/14/2 (Франция), в котором предоставляются комментарии и высказывается поддержка в вопросе создания специального фонда ИМО, вклады в который будут делать государства-члены на основании размера их торгового флота и с учетом предельной стоимости, что позволит разделить затраты между государствами, ответственными за распространение ИБМ, и государствами-получателями.

14.5 Комитет также принял к сведению обсуждения, состоявшиеся на 8-й сессии Подкомитета NCSR, и принятые на ней решения по вопросам распространения информации по ИБМ и САР в нескольких признанных подвижных спутниковых службах, включая мониторинг передач (MSC 103/WP.13).

14.6 Прежде чем предложить высказывать замечания, председатель подвела итоги по основным вопросам, комментариям и предложениям, представленным в вышеуказанных документах, подчеркнув, в частности, важную роль поставщиков информации по ИБМ и САР (т. е. координаторы NAVAREA и METAREA и службы САР) в обеспечении своевременного распространения информации в признанных подвижных спутниковых службах на благо всего судоходного сообщества и необходимость рассмотреть вопрос финансового бремени для поставщиков информации, связанного с признанием новых подвижных спутниковых служб для использования в ГМССБ. Председатель также признала, что это сложный вопрос и что до принятия Комитетом окончательного решения потребуются дополнительная информация, такая как подробные сведения о действительных затратах по распространению информации и по другим связанным с этим функциям, рассмотрение опций в отношении отмены или сокращения платы за передачу с берега на судно информации по навигационным и метеорологическим предупреждениям, а также процедурные аспекты в отношении возможного учреждения фонда ИМО с целью разделения затрат. Затем председатель предложила высказывать комментарии по вопросу затрат и по возможному учреждению корреспондентской группы для продолжения этой работы в межсессионный период с целью представить на 105-ю сессию КБМ доклад и окончательные рекомендации о том, каким образом рассматривать данный вопрос.

14.7 В ходе последовавшего обсуждения общую поддержку получили как комментарии председателя, так и предложение об учреждении корреспондентской группы, была подчеркнута важность того, чтобы продолжать рассмотрение этого вопроса на уровне Комитета и как можно скорее найти решение. В частности, были высказаны следующие мнения:

- .1 Комитет должен рассмотреть вопрос о том, следует ли сделать обязательным для всех координаторов районов предоставлять информацию по ИБМ и САР всем признанным Организацией поставщиков подвижных служб;
- .2 были поддержаны как предложение об учреждении специального фонда ИМО с тем, чтобы разделить финансовое бремя между всеми государствами-членами – получателями информации, так и идея поиска других возможных решений, включая пересмотр резолюции А.707(17) или сохранение существующего положения вещей; и
- .3 в связи с признанием новых подвижных спутниковых служб государства-члены, собственники и операторы судов или конечные пользователи не должны нести никаких дополнительных затрат.

14.8 Наблюдатель от ВМО подчеркнула, что вопрос затрат связан с решением Комитета признать дополнительные подвижные спутниковые службы и поэтому данный вопрос не входит в компетенцию ВМО или МГО и должен быть решен ИМО; кроме того, должно быть разъяснено, что координаторы METAREA и NAVAREA не должны нести ответственность за какие-либо дополнительные расходы, связанные с этим решением. Поддержав идею о незамедлительном продолжении работы по вопросу расходов в межсессионный период, наблюдатель рекомендовала Комитету настоятельным образом разъяснить непонимание в отношении обязательного требования по распространению информации для всех признанных подвижных спутниковых служб. Она также предложила, чтобы в предложенную председателем корреспондентскую группу вошли координаторы NAVAREA и METAREA, а также координирующая группа ИМО по расширенному групповому вызову и релевантные органы ВМО и МГО.

14.9 После рассмотрения Комитет:

- .1 принял к сведению информацию по применению службы «Iridium SafetyCast»;
- .2 постановил, что применение признанных Организацией подвижных спутниковых служб имеет первостепенное значение для поддержания и защиты ГМССБ, что обеспечивает не только заблаговременную информацию, необходимую для безопасного мореплавания, но также важнейшую информацию для операций САР и для оказания своевременной помощи лицам, терпящим бедствие на море;
- .3 призвал государства-члены, ответственные за распространение ИМБ через Всемирную службу навигационных предупреждений (WWNWS) и Всемирную службу метеорологической информации и предупреждений по мировому океану (WWMIWS), а также тех, кто ответствен за распространение и прием информации по САР, продолжить работу по применению признанных Организацией подвижных спутниковых служб ГМССБ и передавать информацию о любых изменениях через модуль ГИСИС по Генеральному плану ГМССБ;
- .4 постановил учредить корреспондентскую группу для рассмотрения этого вопроса в межсессионный период и представить доклад на 105-ю сессию КБМ;
- .5 предложил государствам-членам, ответственным за распространение информации по ИБМ и САР и испытывающим обеспокоенность в отношении затрат, представлять подробные сведения о финансовых последствиях непосредственно в корреспондентскую группу, в частности, оценку реальных затрат на распространение такой информации в признанных подвижных спутниковых службах;
- .6 предложил Соединенному Королевству и Соединенным Штатам, в сотрудничестве с Инмарсатом и «Iridium», соответственно, представить рекомендацию корреспондентской группе в отношении возможности того, чтобы отменить или снизить плату за навигационные и метеорологические предупреждения с берега на судно (как в случае оповещений о бедствии) и представить мнение о том, каким образом решать вопрос о затратах; и

- .7 поручил Секретариату представить непосредственно корреспондентской группе информацию по процедурным аспектам в отношении возможного образования фонда, включая любую надлежащую релевантную информацию.

Учреждение корреспондентской группы

14.10 Комитет учредил Корреспондентскую группу по распространению информации по ИБМ и САР при координации Австралии² и поручил ей, с учетом принятых на настоящей сессии решений, сделанных замечаний и предложений, а также любой дополнительной информации, которая может быть представлена непосредственно группе:

- .1 рассмотреть вопрос обязательного использования всех признанных подвижных спутниковых служб, предоставляющих услуги в районе охвата по распространению информации поставщиками информации по ИБМ и САР, и представить Комитету соответствующие рекомендации;
- .2 рассмотреть опции по решению проблемы финансовых последствий для поставщиков информации по ИБМ и САР в отношении распространения в нескольких признанных ГМССБ подвижных спутниковых службах; представить анализ преимуществ и недостатков каждой опции; и рекомендовать Комитету для рассмотрения направления дальнейшей работы, включая надлежащий план осуществления; и
- .3 представить доклад на 105-ю сессию КБМ для рассмотрения.

14.11 Комитет предложил экспертам, представляющим признанных поставщиков подвижной спутниковой службы, координаторам NAVAREA и METAREA, органам САР, государствам-членам и соответствующим международным организациям, в частности, ВМО и МГО, принять активное участие в работе корреспондентской группы с тем, чтобы найти решение этого вопроса, которое было бы удовлетворительным для всех участвующих сторон.

14.12 С учетом сложившихся обстоятельств и стремясь выполнить как можно больше работы в межсессионный период, Комитет постановил, что координатор корреспондентской группы будет иметь возможность, в дополнение к работе по переписке, при необходимости собирать виртуальные заседания с тем, чтобы способствовать рассмотрению особо сложных вопросов.

15 ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ СУДНА

История вопроса

15.1 Комитет сослался на то, что он рассмотрел доклад седьмой сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC) (SDC 7/16) на своей последней

² **Координатор:**
Mr. Stuart Shepard
Systems Safety | Policy and Regulation
Australian Maritime Safety Authority
82 Northbourne Avenue, Braddon ACT, 2612
Australia
Tel: +61 2 6279 5703
Email: stuart.shepard@amsa.gov.au

сессии (MSC 102/24, раздел 17), но отложил, в ожидании информации от 7-й сессии Подкомитета НТВ, рассмотрение проекта руководства для рыболовных судов и прогулочных яхт, эксплуатирующихся в полярных водах.

Меры безопасности для не подпадающих по действие Конвенции СОЛАС судов, эксплуатирующихся в полярных водах

Руководство по мерам безопасности для рыболовных судов, эксплуатирующихся в полярных водах

15.2 Рассмотрев релевантную часть документа MSC 103/15/1 (Секретариат), в которой содержится отчет о поступившей от 7-й сессии Подкомитета НТВ информации по пункту 11.5 проекта руководства (SDC 7/16, приложение 3) (см. пункт 13.4), Комитет согласился с изменениями, предложенными 7-й сессией Подкомитета НТВ, и утвердил циркуляр MSC.1/Circ.1641 *Guidelines for safety measures for fishing vessels of 24 m in length and over operating in polar waters*.

15.3 Наблюдатель от ФОЕИ сделал заявление в поддержку одобрения руководства, полный текст заявления изложен в приложении 16.

Руководство для прогулочных яхт, эксплуатирующихся в полярных водах

15.4 Комитет утвердил циркуляр MSC.1/Circ.1642 *Guidelines for pleasure yachts of 300 gross tonnage and above not engaged in trade operating in polar waters* (SDC 7/16, приложение 4).

Доклад межсессионной рабочей группы по перевозке производственного персонала

15.5 Комитет принял к сведению информацию, предоставленную в документе MSC 103/15/1 (Секретариат), в котором содержится отчет об итогах работы межсессионной рабочей группы по перевозке производственного персонала (ПП), заседание которой состоялось дистанционно 8–12 марта 2021 года. В частности, Комитет принял к сведению, что группа окончательно подготовила проект главы XV Конвенции СОЛАС и проект Кодекса по ПП, включая положения для высокоскоростных судов, перевозящих не более 60 человек производственного персонала, а также образец свидетельства о безопасности для производственного персонала; приняла решение о положениях по отсрочке для судов, которым разрешена эксплуатация согласно Временным рекомендациям (резолюция MSC.418(97)); и тот факт, что итоги работы группы будут подробно рассмотрены на 8-й сессии Подкомитета SDC.

15.6 Комитет также принял к сведению, что, с учетом проведенной группой работы, отсутствует необходимость в созыве межсессионной корреспондентской группы, поскольку предполагается, что 8-я сессия Подкомитета SDC завершит работу и представит проект новой главы XV Конвенции СОЛАС и проект Кодекса по ПП на 105-ю сессию КБМ для одобрения с целью последующего принятия.

16 СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

Итоги 7-й сессии Подкомитета SSE, 7-й сессии Подкомитета HTW и 102-й сессии КБМ

16.1 В отношении итогов 7-й сессии Подкомитета SSE, 7-й сессии Подкомитета HTW и 102-й сессии КБМ, как они содержатся в документе MSC 103/16 (Секретариат), Комитет рассмотрел следующие вопросы:

- .1 проект временного руководства по безопасной эксплуатации службы берегового энергоснабжения (OPS) в порту для судов, совершающих международные рейсы (SSE7/21, приложение 6);
- .2 проект поправок к циркуляру *Guidelines for the maintenance and inspections of fixed carbon dioxide fire-extinguishing systems* (MSC.1/Circ.1318) (SSE 7/21, приложение 18) (MSC 103/16, пункты 3 и 4); и
- .3 проект циркуляра КБМ о добровольном раннем осуществлении проекта поправок к главе III Конвенции СОЛАС и Кодексу КСС, что обсуждалось в рамках пункта 3 повестки дня и было направлено редакционной группе для окончательной подготовки (см. пункт 3.36).

Проект временного руководства по безопасной эксплуатации службы берегового энергоснабжения (OPS) в порту

16.2 В отношении положений по персоналу, подготовке и ознакомлению в проекте временного руководства по службе берегового энергоснабжения в порту для судов, совершающих международные рейсы, Комитет принял к сведению, что 7-я сессия Подкомитета HTW отложила, в связи ограничениями по времени, рассмотрение этих положений на 8-ю сессию Подкомитета HTW (см. пункт 13.5).

16.3 В этом отношении Комитет также рассмотрел документ MSC 103/16/1 (МАКО), в котором содержатся комментарии к проекту временного руководства и предлагаются некоторые изменения. С учетом того, что ожидаются итоги 8-й сессии Подкомитета HTW, а также с учетом комментариев в документе MSC 103/16/1, Комитет направил проект временного руководства вместе с предложениями от МАКО на 8-ю сессию Подкомитета SSE для дальнейшего рассмотрения в рамках пункта повестки дня «Прочие вопросы» с целью окончательной подготовки проекта руководства и представления его на 105-ю сессию КБМ для одобрения, в ожидании итогов 8-й сессии Подкомитета HTW.

Проект поправок к руководству по стационарным системам углекислотного пожаротушения

16.4 В отношении проекта поправок к циркуляру *Guidelines for the maintenance and inspections of fixed carbon dioxide fire-extinguishing systems* (MSC.1/Circ.1318), рассмотрение которого было отложено 102-й сессией КБМ на настоящую сессию, Комитет рассмотрел документ MSC 103/16/2 (Соединенное Королевство и МАКО), в котором предлагаются изменения с тем, чтобы обеспечить соответствие этого руководства циркуляру *Revised guidelines for the maintenance and inspection of fire protection systems and appliances* (MSC.1/Circ.1432).

16.5 Согласившись с изменениями, предложенными в этом документе, Комитет утвердил циркуляр *Revised Guidelines for the maintenance and inspections of fixed carbon dioxide fire-extinguishing systems* (MSC.1/Circ.1318/Rev.1).

Исправление ссылок на стандарты по испытаниям имеющих покрытие готовых материалов для надувных спасательных плотов

16.6 Комитет сослался на то, что 7-я сессия Подкомитета SSE при рассмотрении вопроса о замене устаревшего стандарта ISO/TR 6065 стандартом ISO 15372:2000 в *Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств* (резолюция MSC.81(70)):

- .1 постановила не предпринимать никаких действий, подтвердив, что расхождение между температурой испытания на воздействие нефти, указанной в стандартах ISO/TR 6065 и ISO 15372:2000, является типографской ошибкой; и
- .2 приняла к сведению заявление наблюдателя от ТК 8 ИСО о том, что ИСО начала процесс по выпуску поправки с целью исправления этой ошибки (SSE 7/21, пункты 20.16 и 20.17).

16.7 В этом отношении Комитет располагал для рассмотрения следующими документами:

- .1 MSC 103/16/3 (ИСО), в котором рассматривается необходимость незначительных исправлений к ссылкам на стандарты по испытаниям материалов для надувных спасательных плотов и мембран гидростатических разобщающих устройств в *Пересмотренной рекомендации* (резолюция MSC.81(70)); и
- .2 MSC 103/16/4 (Китай), в котором выражается поддержка проекту исправлений, предложенному в документе MSC 103/16/3, и предлагаются новые рабочие процедуры при анализе пересмотра стандартов, на которые делаются ссылки в документах ИМО, в соответствии с процедурой по незначительным изменениям, согласованной 27-й внеочередной сессией Совета.

16.8 Некоторые делегации высказали мнение о том, что предложенные исправления должны быть направлены 8-й сессии Подкомитета SSE для анализа с тем, чтобы подтвердить их статус незначительных изменений, тогда как другие делегации выразили мнение о том, что эти изменения, которые представляют собой исправления устаревших ссылок, уже были тщательно рассмотрены 7-й сессией Подкомитета SSE и поэтому должны быть приняты в качестве незначительных изменений.

16.9 После обсуждения Комитет, сославшись на решение 7-й сессии Подкомитета SSE о том, что анализ устаревших ссылок должен проводиться после рассмотрения типографских ошибок (SSE 7/21, пункт 20.16):

- .1 согласился с изменениями, предложенными в документе MSC 103/16/3, как с незначительными исправлениями в соответствии с решениями 27-й внеочередной сессии Совета (C/ES.27/D, пункт 3.2(vi)); и
- .2 поручил Секретариату:
 - .1 включить эти изменения в окончательный вариант резолюции КБМ о поправках к *Пересмотренной рекомендации* (см.

пункт 3.34), содержащий другие производные изменения, вытекающие из поправок к главе III Конвенции СОЛАС и Кодексу КСС; и

- .2 представить документ с предложенными производными поправками к циркуляру *Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms (survival craft)* (MSC.1/Circ.1630) для рассмотрения на 8-й сессии Подкомитета SSE с целью обеспечения соответствия вышеупомянутым поправкам к резолюции MSC.81(70).

Процедура пересмотра стандартов, на которые делаются ссылки в документах ИМО

16.10 В отношении предложенной в документе MSC 103/16/4 процедуры пересмотра стандартов, на которые делаются ссылки в документах ИМО, были высказаны следующие мнения:

- .1 такая процедура обеспечит, чтобы ссылки на отраслевые стандарты в документах ИМО надлежащим образом корректировались в случае пересмотра таких стандартов, и поэтому заслуживает поддержки;
- .2 при предоставлении ссылок на отраслевые стандарты в документах ИМО во внимание должна приниматься резолюция Ассамблеи А.911(22) о *Единой редакции ссылок на документы ИМО*, а также уже проведенное релевантное обсуждение на 8-й сессии Подкомитета NCSR;
- .3 должны быть тщательно рассмотрены случаи, когда исправление ссылок на стандарты может представлять собой нечто более серьезное, нежели незначительные изменения, и должно быть разъяснено, каким образом предложенная процедура будет оформлена документально; и
- .4 международные организации по стандартизации обладают большей экспертизой в анализе стандартов, нежели органы ИМО, и в их работе должны участвовать заинтересованные стороны.

16.11 После обсуждения, отметив, что для процедуры, предложенной в документе MSC 103/16/4, требуется более тщательное обсуждение, Комитет постановил направить этот вопрос Подкомитету III для дальнейшего рассмотрения и предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представлять релевантные предложения на 8-ю сессию Подкомитета III.

17 ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДА РАБОТЫ КОМИТЕТА

17.1 Комитет отложил рассмотрение данного пункта повестки дня на свою 104-ю сессию.

18 ПРОГРАММА РАБОТЫ

Предложения о новых результатах

Анализ Кодекса МКГ

18.1 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/1 (Маршалловы Острова и др.), в котором предлагается новый результат о проведении анализа Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ) с тем, чтобы разъяснить его требования с учетом опыта, накопленного при его применении; вместе с документами MSC 102/21/14 (Норвегия), MSC 102/21/16 (Япония) и MSC 102/21/20 (Республика Корея), в которых содержатся замечания по этому предложению.

18.2 После обсуждения и постановив, что масштаб анализа не должен ограничиваться конкретными пунктами Кодекса, Комитет решил включить в свою повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат по «Анализу Кодекса МКГ», для выполнения работы по которому требуется две сессии, назначив Подкомитет ССС в качестве соответствующего органа.

18.3 Комитет также постановил, в соответствии с циркулярами MSC.1/Circ.1481 и MSC.1/Circ.1500/Rev.1, что:

- .1 поправки, которые должны быть разработаны, должны применяться ко всем новым судам, к которым применяется Кодекс МКГ в дату вступления в силу или после этой даты;
- .2 поправки будут разработаны для Кодекса МКГ; и
- .3 поправки, которые должны быть разработаны, должны вступить в силу 1 января 2028 года, при условии что они будут приняты до 1 июля 2026 года.

Пересмотр положений Кодекса ПБУ о запрете использования содержащих асбест материалов и изделий

18.4 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/2 (Российская Федерация), в котором предлагаются поправки к кодексам ПБУ 1979, 1989 и 2009 годов с тем, чтобы обеспечить их соответствие положениям правила II-1/3-5 Конвенции СОЛАС о запрете использования содержащих асбест материалов в конструкциях плавучих буровых установок и разработать соответствующие интерпретации.

18.5 После обсуждения Комитет постановил включить в повестку дня Подкомитета SDC на двухгодичный период 2022-2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SDC результат об «Анализе кодексов ПБУ 1979, 1989 и 2009 годов и соответствующих циркуляров КБМ с целью запрета использования содержащих асбест материалов, включая контроль за хранением таких материалов на судне» с намеченным сроком выполнения в 2023 году.

Противопожарная защита на контейнеровозах

18.6 Комитет располагал для рассмотрения следующими документами:

- .1 MSC 102/21/3 (Маршалловы Острова и др.), в котором предлагается новый результат по оценке надлежащего характера противопожарной защиты, мер по обнаружению и тушению пожара на контейнеровозах с целью борьбы с пожаром в контейнерах для внесения необходимых поправок в Конвенцию СОЛАС и Кодекс СПБ; и
- .2 MSC 102/21/7 and Corr.1 (Багамские Острова и др.), MSC 102/INF.2 и MSC 102/INF.3 (MCMC), в которых предлагаются поправки к главе II-2 Конвенции СОЛАС с тем, чтобы усовершенствовать положения по раннему обнаружению пожара и эффективной борьбе с пожаром в погруженных в контейнеры грузах, когда контейнеры погружены на палубе или под палубой контейнеровозов.

18.7 Поскольку все эти документы посвящены одним и тем же вопросам противопожарной защиты на контейнеровозах, Комитет рассмотрел два эти предложения совместно с документом MSC 102/21/24 (Либерия и др.), в котором содержатся комментарии по обоим предложениям, и принял к сведению следующие мнения:

- .1 цели обоих этих документов, MSC 102/21/3 и MSC 102/21/7, идентичны, и поэтому они должны рассматриваться совместно с тем, чтобы выработать единый объединенный результат для эффективного рассмотрения этого вопроса;
- .2 в отношении недостаточности существующих систем пожаротушения требуется больше информации и подтверждений, поскольку основной причиной пожаров на контейнеровозах является неправильное заявление о грузах, что ведет к небезопасному размещению;
- .3 необходимо внимательно учесть большую рабочую нагрузку Подкомитета SSE, который уже работает над вопросами пожарной безопасности пассажирских судов ро-ро;
- .4 необходимо рассмотреть научную и экономическую осуществимость комплексных вариантов контроля риска, указанных в пункте 17 документа MSC 102/21/7;
- .5 до внесения изменений в релевантные правила должен быть принят аналитический подход, и приоритетное значение должна получить работа по предотвращению и смягчению рисков; и
- .6 вопрос неправильной декларации грузов и существующий пробел в регулятивной системе противопожарной защиты должен обсуждаться параллельно с вопросом повышения безопасности экипажа.

18.8 После обсуждения и приняв к сведению, в частности, необходимость принятия комплексного основанного на риске подхода, а также приоритезации вопросов предотвращения и смягчения рисков при разработке каких-либо изменений, Комитет постановил включить в повестку дня Подкомитета SSE на двухгодичный период 2022–2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SSE результат о «разработке поправок к главе II-2 Конвенции СОЛАС и к Кодексу СПБ в отношении обнаружения пожара и борьбы с ним в грузовых трюмах и на грузовых палубах контейнеровозов» с намеченным сроком выполнения в 2025 году, совместно с Подкомитетом CCC в случае обращения за помощью со стороны Подкомитета SSE.

18.9 Комитет также постановил, в соответствии с циркулярами MSC.1/Circ.1481 и MSC.1/Circ.1500/Rev.1, что:

- .1 поправки, которые должны быть разработаны, должны применяться к новым судам;
- .2 результат предназначен для внесения изменений в правила главы II-2 Конвенции СОЛАС и в Кодекс СПБ с тем, чтобы усовершенствовать положения по раннему обнаружению пожара и по эффективной борьбе с пожаром в содержащихся в контейнерах грузах, находящихся на палубе или под палубой контейнеровозов; и
- .3 поправки, которые должны быть разработаны, должны вступить в силу 1 января 2028 года, при условии что они будут приняты до 1 июля 2026 года.

Поправки к главе V Конвенции СОЛАС и разработка документов ИМО, относящихся к VDES

18.10 Комитет рассмотрел документы MSC 102/21/4 и MSC 103/18 (Япония и др.), в которых предлагаются поправки к главе V Конвенции СОЛАС с целью введения системы обмена данными ОБЧ (VDES), разработки соответствующих эксплуатационных требований и руководства, а также пересмотра релевантных документов ИМО/ внесения в них поправок.

18.11 В ходе последовавшего обсуждения выступившие делегации в целом поддерживали предложение о дальнейшем продолжении работы в отношении введения VDES, признавая также необходимость продолжения работы над релевантными поправками к Конвенции СОЛАС с тем, чтобы не отступить от четырехлетнего цикла (MSC.1/Circ.1481). Были также высказаны мнения, указывающие, в частности, на необходимость следующего:

- .1 включить также в рамках этого результата разработку поправок к главе IV Конвенции СОЛАС; и
- .2 до одобрения поправок к Конвенции СОЛАС разработать соответствующие эксплуатационные требования и руководство.

18.12 После обсуждения Комитет постановил включить в свою повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат о «разработке поправок к главам IV и V Конвенции СОЛАС и эксплуатационных требований и руководства с целью введения системы обмена данными ОБЧ (VDES)», для выполнения работы по которому потребуются две сессии; в качестве соответствующего органа был назначен Подкомитет NCSR, также Комитет постановил освободить эти поправки к Конвенции СОЛАС от четырехлетнего цикла работы над поправками.

18.13 Комитет также постановил, в соответствии с циркулярами MSC.1/Circ.1481 и MSC.1/Circ.1500/Rev.1, что:

- .1 поправки, которые должны быть разработаны, должны применяться ко всем судам валовой вместимостью 300 и более, совершающим международные рейсы, к грузовым судам валовой вместимостью 500 и более,

не совершающим международные рейсы, и к пассажирским судам независимо от размера с учетом положений о применении в главах IV и V Конвенции СОЛАС в дату вступления в силу или после этой даты;

- .2 поправки будут разработаны для глав IV и V Конвенции СОЛАС, включая разработку соответствующих эксплуатационных требований и руководства, а также производных поправок к существующим документам; и
- .3 Подкомитет NCSR должен рекомендовать надлежащую дату вступления в силу поправок и также рассмотреть варианты с тем, чтобы разработать соответствующие рекомендации по надлежащему раннему осуществлению.

Распространение требований Конвенции СОЛАС по устройствам аварийной буксировки на все типы судов

18.14 Комитет рассмотрел документы MSC 102/21/5 и Corr.1 (Франция и др.), в которых предлагается распространить на все типы крупных новых судов применение требований по устройствам аварийной буксировки в правиле II-1/3-4 Конвенции СОЛАС, применимых к танкерам дедвейтом не менее 20 000 тонн. В связи с этим Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документах MSC 102/INF.4 и MSC 102/INF.5 (Франция), в которых предоставлены данные по оценке размера судна в Ла-Манше и краткое изложение данных по учениям по буксировке крупного контейнеровоза спасательным буксиром.

18.15 После обсуждения Комитет постановил включить в повестку дня Подкомитета SDC на двухгодичный период 2022-2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SDC результат о «разработке поправок к правилу II-1/3-4 Конвенции СОЛАС с целью применения требований по оборудованию аварийной буксировки для танкеров к другим типам судов» с намеченным сроком выполнения в 2023 году.

18.16 Комитет также постановил, в соответствии с циркулярами MSC.1/Circ.1481 и MSC.1/Circ.1500/Rev.1, что:

- .1 поправки, которые должны быть разработаны, должны применяться ко всем типам новых судов вместимостью [20 000] и выше, при этом значение вместимости оставлено в квадратных скобках для рассмотрения Подкомитетом SDC и предоставления рекомендации Комитету;
- .2 поправки будут разработаны для правила II-1/3-4 Конвенции СОЛАС; и
- .3 поправки, которые должны быть разработаны, должны вступить в силу 1 января 2028 года, при условии что они будут приняты до 1 июля 2026 года.

Разработка эксплуатационных требований к NAVDAT

18.17 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/6 (Бельгия и др.) вместе с документом MSC 102/INF.6 (Китай и Франция), в которых предлагается новый результат по разработке эксплуатационных требований к цифровым системам навигационных данных (NAVDAT) для приема информации по безопасности на море и информации по охране. В связи с этим Комитет также рассмотрел документ MSC 102/21/25 (Соединенное Королевство), в котором предлагается провести дополнительную оценку необходимости системы координации NAVDAT и предлагаются решения; разработать наставление по NAVDAT; внести изменения в наставления по ИБМ для поддержки введения NAVDAT и

взаимоотношений с существующими службами ИБМ; а также откорректировать Генеральный план ГМССБ в ГИСИС с тем, чтобы отразить станции NAVDAT; и постановил включить эти дополнительные пункты в работу в рамках данного результата.

18.18 После обсуждения Комитет постановил включить в свою повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат о «разработке эксплуатационных требований к цифровой системе навигационных данных (NAVDAT)», для выполнения работы по которому потребуются две сессии; в качестве соответствующего органа был назначен Подкомитет NCSR.

Пересмотр МППСС 1972 года для судов, перевозящих специальные типы грузов

18.19 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/8 (Исламская Республика Иран), в котором предлагается, со ссылкой на отчет о расследовании столкновения судов **MT Sanchi** и **MV CF Crystal**, частичный пересмотр МППСС 1972 года для судов, перевозящих опасные грузы; наряду с документами MSC 102/21/18 (Китай) и MSC 102/21/23 (ОКИМФ), в которых содержатся комментарии по этому предложению.

18.20 После обсуждения и приняв к сведению, в частности, мнения о том, что основным выводом из расследования аварии было указание на то, что не проводилось надлежащее наблюдение; что в положениях МППСС, в частности, в правиле 5, уже предусмотрены требования о надлежащем наблюдении независимо от типа и размера судна; и что существующая нормативная база является достаточной, Комитет пришел к выводу о том, что предложенный результат не получил поддержки и поэтому работа по нему продолжаться не будет.

Поправки к главе XII Конвенции СОЛАС и пересмотр соответствующих унифицированных интерпретаций

18.21 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/9/Rev.1 (Бразилия и др.), в котором предлагаются поправки к главе XII Конвенции СОЛАС (Дополнительны меры безопасности для навалочных судов) и пересмотр унифицированных интерпретаций правил XII/4.2 и XII/5.2 Конвенции СОЛАС (MSC/Circ.1178) с тем, чтобы устранить лакуны в этих правилах, которые были выявлены в ходе проводимого государством флага относящегося к безопасности на море расследования гибели судна **MV Stellar Daisy**, наряду с документом MSC 102/21/21(МАКО), в котором содержатся комментарии по данному предложению.

18.22 В ходе последовавшего обсуждения несколько делегаций, выразив общую поддержку в вопросе анализа главы XII Конвенции СОЛАС и циркуляра MSC/Circ.1178, признали, что начало такой работы является преждевременным, поскольку для этого вопроса требуется тщательный анализ, прежде чем будет разработано требование в отношении датчиков уровня воды в дополнение к существующим требованиям и вопросам прочности и остойчивости навалочных судов.

18.23 После обсуждения Комитет поручил Подкомитету SDC рассмотреть оба документа в рамках своего пункта повестки дня «Прочие вопросы» с учетом сделанных замечаний и представить доклад Комитету с рекомендациями о том, как наилучшим образом продолжать работу.

Поправки к Кодексу ПРО 2011 года

18.24 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/10 (Бразилия и др.), в котором предлагаются поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс ПРО 2011 года) с тем, чтобы учесть проблемы безопасности, выявленные в ходе проводимого государством флага относящегося к безопасности на море расследования гибели судна **MV Stellar Daisy**; наряду с документом MSC 102/21/17 (МАКО), в котором содержатся комментарии по данному предложению.

18.25 Отметив общую поддержку в адрес рассмотрения вопросов, затронутых в документе MSC 102/21/10, поддержку предложенных МАКО комментариев, а также отмеченную нехватку данных, которые бы оправдывали дополнительные требования к освидетельствованиям балластных танков и пустых пространств для всех навалочных судов, Комитет поручил Подкомитету SDC рассмотреть этот вопрос в рамках существующего постоянного результата «Поправки к Кодексу ПРО» с учетом обоих документов.

18.26 Комитет также постановил, в соответствии с циркулярами MSC.1/Circ.1481 и MSC.1/Circ.1500/Rev.1, что:

- .1 Подкомитет SDC подробно рассмотрит предложенные поправки к Кодексу ПРО 2011 года с тем, чтобы проанализировать вопросы по освидетельствованиям балластных танков и пустых пространств, и предоставит Комитету рекомендации в отношении требований о применении;
- .2 поправки будут разработаны для Кодекса ПРО 2011 года; и
- .3 поправки, которые должны быть разработаны, должны вступить в силу вместе с другими поправками, разрабатываемыми в рамках существующего результата.

Анализ Кодекса МИО 2010 года

18.27 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/11 (Австралия и др.), в котором предлагается новый результат о пересмотре Международного кодекса по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года (Кодекс МИО 2010 года), с тем чтобы разрешить применение новых систем и материалов защиты от пожара, также с учетом унифицированных интерпретаций Кодекса и последних стандартов ИСО по испытаниям на огнестойкость.

18.28 После обсуждения Комитет постановил включить в свою повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат о «пересмотре Кодекса МИО 2010 года с тем, чтобы сделать возможным применение новых систем и материалов защиты от пожара», для выполнения работы по которому требуется три сессии; в качестве соответствующего органа назначен Подкомитет SSE.

18.29 Комитет также постановил, в соответствии с циркулярами MSC.1/Circ.1481 и MSC.1/Circ.1500/Rev.1, что:

- .1 поправки, которые должны быть разработаны, должны применяться ко всем новым судам, к которым применяется Кодекс МИО 2010 года;
- .2 поправки будут разработаны для Кодекса МИО 2010 года; и

- .3 поправки, которые должны быть разработаны, должны вступить в силу 1 января 2028 года, при условии что они будут приняты до 1 июля 2026 года.

Анализ руководства по применению положений Конвенции СОЛАС по безопасному возвращению в порт

18.30 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/12 (Багамские Острова и др.), в котором предлагается новый результат по пересмотру циркуляра *Interim explanatory notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty* (MSC.1/Circ.1369) и относящихся к нему циркуляров; наряду с документом MSC 102/21/22 (МАКЛ), в котором содержатся комментарии по данному предложению.

18.31 После обсуждения Комитет постановил включить в свою повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат о «пересмотре циркуляра *Interim explanatory notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty* (MSC.1/Circ.1369) и относящихся к нему циркуляров», для выполнения работы по которому требуется две сессии; в качестве координирующего органа назначен Подкомитет SDC, совместно с подкомитетами SSE и HTW в случае обращения за помощью со стороны Подкомитета SDC.

Потерянные в море контейнеры

18.32 Комитет рассмотрел документ MSC 102/21/13 (Вануату), в котором предлагается разработка мер по способствованию поиску потерянных в море контейнеров, сообщению о них, определению их местоположения, отслеживанию их передвижения и их обнаружению; совместно с документом MSC 102/21/19 (Австрия и др.), в котором содержатся комментарии по данному предложению.

18.33 В ходе последовавшего обсуждения выступившие делегации поддержали важность и насущность этого вопроса. Приняв к сведению время проведения 7-й сессии Подкомитета ССС, запланированной на сентябрь 2021 года, Комитет признал, что рассмотрение вопроса Подкомитетом ССС должно начаться в двухгодичном периоде 2022–2023 годов. Делегация Нидерландов выразила мнение о том, что после недавних инцидентов с большим количеством утерянных контейнеров оправдано принципиальное всестороннее обсуждение вопроса том, соответствуют ли разработанные Организацией требования и стандарты тому безудержному росту контейнерных перевозок, который происходит в течение последних десятилетий. Наблюдатель от WSC сделал заявление по этому вопросу, как изложено в приложении 16.

18.34 После обсуждения Комитет постановил включить в свою повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат о «разработке мер в отношении обнаружения утерянных в море контейнеров и обязательного сообщения о них; мер, которые могут способствовать процессу определения местоположения, отслеживания и обнаружения таких контейнеров», для завершения работы по которому требуется две сессии; в качестве координирующего органа был назначен Подкомитет ССС совместно с Подкомитетом NCSR в случае обращения за помощью со стороны Подкомитета ССС.

Новые результаты, предложенные Подкомитетом III

Пособие по подготовке для нового персонала КСГП

18.35 Комитет рассмотрел предложение о новом результате, подготовленное 6-й сессией Подкомитета III (III 6/15, приложение 5), о разработке пособия по подготовке нового

персонала КСГП, которое должно регулярно корректироваться и использование которого является добровольным.

18.36 После обсуждения Комитет постановил включить в повестку дня Подкомитета III на двухгодичный период 2022–2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета III результат о «разработке пособия по подготовке вновь поступившего персонала КСГП» с намеченным сроком выполнения в 2023 году, при условии аналогичного решения КЗМС.

Руководство по СПГЧИ для оказания помощи государствам-членам при осуществлении Кодекса ОДИ

18.37 Комитет рассмотрел предложение о новом результате, подготовленное 6-й сессией Подкомитета III (III 6/15, приложение 7), по разработке руководства по системе проверки государств-членов ИМО (СПГЧИ) для оказания помощи государствам-членам при осуществлении Кодекса ОДИ.

18.38 После обсуждения Комитет постановил включить в повестку дня Подкомитета III на двухгодичный период 2022–2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета III результат о «разработке руководства по СПГЧИ для оказания помощи государствам-членам при осуществлении Кодекса ОДИ» с намеченным сроком выполнения в 2023 году, при условии аналогичного решения КЗМС.

Утверждение новых результатов

18.39 В соответствии с резолюцией Ассамблеи А.1111(30) о *применении Стратегического плана Организации* Комитет предложил Совету утвердить согласованные новые результаты.

18.40 После рассмотрения предложений о новых результатах Комитет принял к сведению заявление председателя Подкомитета ССС в отношении продолжающегося рассмотрения подкомитетом вопроса о том, чтобы выделить больше времени для проведения заседаний рабочих групп; и что в этом контексте на 7-ю сессию Подкомитета ССС был представлен документ ССС 7/12 (председатель Подкомитета ССС), в котором предлагаются два варианта и заинтересованные государства-члены и международные организации приглашаются представлять документы с комментариями до конечного срока 11 июня 2021 года.

Повестки дня подкомитетов на двухгодичный период и предварительные повестки дня их предстоящих сессий

18.41 В связи с ограничениями по времени Комитет рассмотрел только повестки дня на двухгодичный период подкомитетов SDC и SSE и предварительные повестки дня их предстоящих сессий с учетом того, что 102-я сессия КБМ уже утвердила повестки дня подкомитетов ССС, НТВ, III и NCSR на двухгодичный период и их предварительные повестки дня.

Повестка дня Подкомитета SDC на двухгодичный период и предварительная повестка дня 8-й сессии Подкомитета SDC

18.42 Сославшись на свои уже принятые решения о включении трех новых или переименованных результатов:

- .1 «пересмотр кодексов ПБУ 1979, 1989 и 2009 годов и соответствующих циркуляров КБМ с целью запрета использования содержащих асбест материалов, включая контроль за хранением таких материалов на судне»;
- .2 «разработка поправок к правилу II-1/3-4 Конвенции СОЛАС с целью применения требований к оборудованию аварийной буксировки для танкеров к другим типам судов»; и
- .3 «пересмотр эксплуатационных требований к детекторам уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами (резолюция MSC.188(79))»,

в повестку дня Подкомитета SDC на двухгодичный период 2022–2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SDC, Комитет утвердил повестку дня подкомитета на двухгодичный период и предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SDC, как изложено в приложениях 10 и 11, соответственно.

Повестка дня Подкомитета SSE на двухгодичный период и предварительная повестка дня 8-й сессии Подкомитета SSE

18.43 Сославшись на свое уже принятое решение о включении нового результата о «разработке поправок к главе II-2 Конвенции СОЛАС и к Кодексу СПБ в отношении обнаружения пожара и борьбы с ним в грузовых трюмах и на грузовых палубах контейнеровозов» в повестку дня Подкомитета SSE на двухгодичный период 2022–2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SSE, Комитет утвердил повестку дня подкомитета на двухгодичный период и предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета SSE, как изложено в приложениях 10 и 11, соответственно.

Отчет о состоянии запланированных результатов на двухгодичный период и повестка дня Комитета, выходящая за рамки двухгодичного периода

18.44 Сославшись на то, что, согласно принятой практике, состояние результатов и откорректированная повестка дня, выходящая за рамки двухгодичного периода, будут выпущены после сессии в качестве приложений к докладу Комитета с тем, чтобы избежать необоснованного дублирования работы, Комитет предложил Совету принять к сведению отчет о состоянии результатов КБМ за двухгодичный период 2020–2021 годов и повестку дня КБМ, выходящую за рамки двухгодичного периода, как изложено в приложениях 12 и 13, соответственно.

Межсессионное заседание

18.45 В дополнение к межсессионным заседаниям, утвержденным 102-й сессией КБМ для проведения в 2021 году (MSC 102/24, пункты 21.11–21.23), Комитет одобрил, при условии утверждения Советом, проведение тридцать шестого заседания редакционно-технической группы по Кодексу МКМПНГ в первой половине 2022 года.

Основные пункты для включения в повестки дня 104-й и 105-й сессий КБМ

18.46 Рассмотрев предложения в документе MSC 103/WP.6, Комитет согласился с основными пунктами для включения в повестки дня его 104-й и 105-й сессий, как изложено в приложении 14.

Учреждение рабочих и редакционных групп на 104-й сессии КБМ

18.47 Комитет постановил, что, основываясь на решениях, принятых в рамках различных пунктов повестки дня, на 104-й сессии КБМ могут быть образованы рабочие и редакционные группы по следующим вопросам:

- .1 пиратство;
- .2 безопасность внутренних паромов; и
- .3 поправки к имеющим обязательную силу документам.

Даты проведения и продолжительность двух следующих сессий

18.48 Комитет принял к сведению, что проведение 104-й сессии КБМ запланировано на период 4–8 октября 2021 года и что 105-я сессия, как ожидается, пройдет в первой половине 2022 года, ее проведение еще не запланировано.

18.49 Комитет отметил, что в связи с тем, что до конца не определено, какие типы заседаний будут проводиться в 2022 году (физические, дистанционные или гибридные), предварительная программа заседаний на 2022 год отсутствует и что ожидается, что даты заседаний на 2022 год будут опубликованы вскоре после 125-й сессии Совета в июле 2021 года.

19 ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 2021 ГОД

19.1 В соответствии со своими Правилами процедуры Комитет единогласно избрал в начале сессии г-жу Майте Медину (Соединенные Штаты) в качестве председателя и г-на Теофилоса Мозаса (Греция) в качестве заместителя председателя на 2021 год.

19.2 В этом отношении Комитет принял к сведению, что в связи с ее избранием председателем Комитета г-жа Медина оставила свой пост председателя Подкомитета НТВ.

Выражение признательности

19.3 Комитет выразил искреннюю благодарность и признательность г-ну Брэду Гроувзу (Австралия) и г-ну Хуану Карлосу Кубисино (Аргентина) за их безупречную службу в течение последних пяти лет на посту председателя и заместителя председателя, соответственно.

20 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

20.1 Комитет сослался на то, что его 102-я сессия в рамках настоящего пункта повестки дня рассмотрела только документы, относящиеся к воздействию пандемии COVID-19 на вопросы безопасности, и отложила рассмотрение всех остальных документов на настоящую сессию (MSC 102/24, пункты 1.13 и 22.1).

Вопросы, относящиеся к COVID-19***Общие вопросы***

20.2 Комитет принял к сведению предоставленную устно Секретариатом информацию о текущем состоянии дел в отношении включения моряков в категорию «ключевых

работников» и о последних релевантных относящихся к пандемии событиях и, в частности, следующее:

- .1 по состоянию на 10 мая 2021 года 58, государств-членов и 2 ассоциированных члена уведомили Организацию о том, что они признали моряков в качестве «ключевых работников» (циркулярное письмо № 4204/Add.35/Rev.6), и Комитет настоятельно призвал правительства, которые еще этого не сделали, включить моряков в категорию «ключевых работников» с учетом релевантного характера такого включения, включая приоритизацию моряков с точки зрения вакцинации;
- .2 по просьбе 102-й сессии КБМ был разработан новый модуль ГИСИС по смене экипажа и репатриации моряков, он доступен для уведомлений и распространения информации о портах, которые делают возможным смену экипажей, и о национальных контактных лицах, занимающихся этим вопросом (циркулярное письмо № 4398 от 8 апреля 2021 года), и что после развертывания этого модуля будет прекращен выпуск циркуляров серии MSC.7 для распространения подобной информации; и
- .3 циркуляр *Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the Coronavirus (COVID-19) pandemic* (MSC.1/Circ.1636) был пересмотрен и распространен посредством циркуляра MSC.1/Circ.1636/Rev.1, как решено 102-й сессией КБМ (MSC 102/24, пункт 22.7). При этом пересмотре были учтены вопросы, релевантные для глобального процесса вакцинации, а также их критическая роль в проведении смены экипажей судов и в эффективном осуществлении глобальных сообщений, включая, среди прочего, циркулярное письмо № 4204/Add.38 от 25 марта 2021 года, в котором содержится совместное заявление ИКАО, МОТ, ИМО, ВОЗ и МОМ, в котором все государства-члены Организации Объединенных Наций настоятельно призываются признать приоритет моряков в рамках своих национальных программ вакцинации от COVID-19, с тем чтобы обеспечить, насколько возможно скорее, их защиту посредством вакцинации и обеспечить их беспрепятственное безопасное перемещение через границы; и утвердил циркуляр MSC.1/Circ.1636/Rev.1.

Продолжающаяся работа по вопросам, связанным с COVID-19

20.3 Комитет принял к сведению предоставленную в документе MSC 103/20 (Секретариат) информацию о продолжающейся работе Организации по вопросам COVID-19, в особенности о распространении релевантной информации и заявлений Генерального секретаря и совместных заявлений с участием других организаций системы ООН; о нормативной работе, включая партнерство с организациями системы ООН; о сотрудничестве по вопросам, иным нежели нормативные вопросы совместно с ООН и другими учреждениями ООН; сотрудничество с судоходной отраслью; и оказание помощи и поддержки морякам, в том числе и через Группу ИМО по антикризисным действиям в поддержку моряков (SCAT).

Вакцинация моряков от COVID-19

20.4 Комитет рассмотрел документы:

- .1 MSC 103/20/13 (Франция), в котором предлагается разработать и принять резолюцию для определения принципов стратегии по вакцинации

моряков в качестве работников ключевой категории; и ввести в действия мощные средства обмена информацией по различным стратегиям вакцинирования, осуществляемым государствами с тем, чтобы избежать новых препятствий для проведения смены экипажей; и

- .2 MSC 103/20/16 (Вьетнам), в котором Организация настоятельно призывается принять резолюцию, в которой бы в адрес государств-членов высказывалась просьба признать первоочередную роль моряков как своей страны, так и иностранных, заходящих в порты под юрисдикцией государства, с точки зрения вакцинации от COVID-19 (как следствие включения моряков в категорию «ключевых работников»).

20.5 Комитет принял к сведению устно представленную Секретариатом информацию о последних событиях в отношении COVAX³ и признании первоочередной роли моряков с точки зрения вакцинации и, в частности, следующее:

- .1 Организация принимает активное участие в оказании поддержки работе по анализу, разработке и осуществлению мер по решению проблемы воздействия, которое пандемия COVID-19 оказывает на моряков, особенно это относится к проблемам смены экипажа и вакцинации, в связи с чем ИМО продолжает сотрудничать с членами Группы ООН по антикризисным действиям в отношении COVID-19, которая, среди других вопросов, рассматривает проблему воздействия, которое пандемия оказывает на глобальные перемещения и сообщения, включая судоходный сектор;
- .2 обсуждения в рамках системы ООН проводились под руководством ВОЗ, и получили признание важная роль моряков и их особые обстоятельства, о чем свидетельствует совместное заявление ИМО, ИКАО, МОТ, ВОЗ и МОМ (циркулярное письмо №4204/Add.38);
- .3 равное распределение вакцин от COVID-19 по всему миру – это непростая проблема, и огромное значение имеет поддержка государств-членов в вопросе признания первоочередной роли моряков в качестве работников ключевой категории в рамках их национальных программ вакцинирования в соответствии с рекомендациями ВОЗ по дорожной карте «SAGE»⁴; и
- .4 государства-члены и все другие участники настоятельно призываются поделиться с Секретариатом своими планами и инициативами, сообщить о приобретенном опыте и извлеченных уроках и, прежде всего, оказать поддержку инициативам Организации в ее призыве признать роль моряков в качестве работников ключевой категории и их первоочередные потребности в рамках национальных программ вакцинации.

³ COVAX – это инициатива по доступу к инструментам вакцинирования от COVID-19 (АСТ). Она организована Коалицией инноваций по готовности к пандемии (CEPI – это глобальное партнерство, образованное в 2017 году с целью разработки вакцин для прекращения эпидемий в будущем) и Gavi (международная организация – глобальный договор по вакцинам, объединяющий государственный и частный секторы в достижении общей цели обеспечения равного доступа к новым и мало используемым вакцинам для детей, живущих в беднейших странах) и ВОЗ.

⁴ WHO Strategic Advisory Group of Experts on Immunization: [WHO SAGE Roadmap For Prioritizing Uses Of COVID-19 Vaccines In The Context Of Limited Supply](#)

20.6 Комитет также принял к сведению, что Секретариат, по консультации с председателем Комитета и с учетом непрекращающегося кризиса смены экипажей, необходимости приоритезации вакцинации моряков и относящихся к этим вопросам вышеупомянутых документов, подготовил проект резолюции по рекомендованным действиям по приоритезации моряков для вакцинации от COVID-19, как изложено в документе MSC 103/WP.12, с тем чтобы способствовать рассмотрению и надлежащим действиям.

20.7 При рассмотрении этих вопросов Комитет принял к сведению следующие мнения:

- .1 стратегии вакцинации в разных странах различны, они сложны и многообразны, и в различных государствах приоритет получают различные группы людей;
- .2 ИМО должна играть важную роль в обмене информацией и в разработке глобальной стратегии по вакцинации моряков;
- .3 от моряков при перемещении через границы не должно требоваться подтверждения вакцинирования;
- .4 в проекте резолюции по вакцинации моряков:
 - .1 должна быть представлена практичная и реалистичная система мер по приоритезации вакцинации моряков с учетом ограничений, которые возникнут в портах при осуществлении вакцинирования, а также последствий принятых мер для здоровья моряков при их нахождении на судне;
 - .2 должно быть освещено существующее положение дел на мировом уровне в том, что касается вакцинации от COVID-19, с признанием реальной ситуации в отношении доступа к вакцинам; а также подчеркнута важность той роли, которую сыграл Генеральный секретарь в вопросе приоритезации вакцинации моряков; и
 - .3 после принятия резолюция должна держаться в поле зрения в свете изменяющегося характера доступа к вакцине и национальных программ вакцинации;
- .5 вакцина должна вводиться морякам до их прибытия на судно, особенно с учетом того факта, что для большинства вакцин требуется введение двух доз;
- .6 рекомендовалась бы вакцинация моряков в рамках национальных программ вакцинации, независимо от гражданства моряков, но для многих государств это не представляется возможным;
- .7 была бы полезной глобальная стратегия по вакцинации и единая процедура при координации ИМО для морского сектора, тем не менее, этот вопрос относится к сфере ответственности ВОЗ при поддержке ЮНИСЕФ и уже координируется в рамках дорожной карты ВОЗ «SAGE», при этом релевантные стороны и морские администрации оказывают ему поддержку; и

- .8 обмен информацией по различным стратегиям вакцинации, выполняемым государствами и координируемым ИМО, был бы чрезвычайно важен с тем, чтобы избежать новых препятствий для смены экипажа и для предоставления вакцины, однако динамизм такой информации может не обеспечивать ее постоянную надежность и точность.

20.8 В связи с этим Комитет также принял к сведению заявления делегаций Индонезии и Филиппин, как изложено в приложении 16.

20.9 После рассмотрения Комитет:

- .1 признавая трудность обеспечения надежности и точности информации по стратегиям вакцинации, выполняемым государствами, предложил государствам-членам предоставлять в Секретариат обновленную информацию о национальных программах вакцинации, а также релевантную относящуюся к этим вопросам информацию с целью ее распространения посредством циркулярных писем;
- .2 признал, что координация глобальной стратегии вакцинации, включая приоритезацию моряков, уже осуществляется ВОЗ при поддержке со стороны ЮНИСЕФ в рамках дорожной карты ВОЗ «SAGE»;
- .3 принял резолюцию MSC.490(103) *о рекомендуемых действиях по приоритезации вакцинации моряков от COVID-19*, как изложено в приложении 15; и
- .4 поручил Секретариату подготовить, для рассмотрения 104-й сессией КБМ с целью принятия на 32-й сессии Ассамблеи, проект резолюции Ассамблеи, в которой были бы сведены воедино вопросы смены экипажа, доступа к медицинской помощи, включения моряков в категорию «ключевых работников», вакцинации с тем, чтобы еще раз подчеркнуть релевантность этих проблем.

Предложение о соглашении государств-членов по борьбе с пандемией

20.10 Комитет рассмотрел документ MSC 103/20/14 (Доминика), в котором предлагается, чтобы все государства-члены ИМО разработали и подписали соглашение об осуществлении пяти действий (включение моряков в категорию «ключевых работников»; соответствующая документация относительно этого статуса, признаваемая на международном уровне; возможности перемещения; создание условий для прохождения карантина; и предоставление доступа к медицинской помощи, включая доступ к вакцинации) с целью разрешения кризиса смены экипажей, избежания негативных последствий для физического и душевного здоровья моряков и обеспечения безопасности на море.

20.11 При рассмотрении этого предложения Комитет принял к сведению, что пять действий, подчеркнутые в документе, уже стали предметом активного обсуждения в ООН, МОТ и ИМО, следствием чего стали следующие резолюции:

- .1 MSC.473(ES.2) *о рекомендованных действиях по способствованию проведению смены экипажей судов, доступу к получению медицинской помощи и передвижению моряков в период пандемии COVID-19*, принятая Комитетом 21 сентября 2020 года;

- .2 *A/75/L.37 Международное сотрудничество для решения проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии COVID-19, в целях поддержки глобальных производственно-сбытовых цепочек*, принятая Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 1 декабря 2020 года;
- .3 *GB.340/Resolution (Rev.2) – Resolution concerning maritime labour issues and the COVID-19 pandemic*, принятая МОТ 8 декабря 2020 года;
- .4 *Resolution concerning the implementation and practical application of the MLC, 2006, during the COVID-19 pandemic*, и *Resolution concerning COVID-19 vaccination for seafarers*, принятые Специальным трехсторонним комитетом Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками, внесенными (КТМС 2006 года) 23 апреля 2021 года; и
- .5 резолюция MSC.490(103) о *рекомендуемых действиях по приоритизации вакцинации моряков от COVID-19*, принятая на настоящей сессии (см. пункт 20.9.3).

20.12 Комитет также принял к сведению, что это предложение вызвало ряд вопросов, среди прочего, вопрос о том, каким образом такое соглашение, подписанное государствами-членами, будет соотноситься с процедурами ИМО в отношении его характера (имеющее или не имеющее обязательную силу); и тот факт, что не был предоставлен какой-либо текст проекта такого соглашения.

20.13 После обсуждения и признав, что затронутые в документе вопросы уже рассматриваются в резолюциях ИМО, МОТ, ВОЗ и Генеральной Ассамблеи ООН (см. пункт 20.11), не предоставлен текст проекта соглашения и применение такого соглашения вызывает вопросы, Комитет постановил не принимать на данном этапе каких-либо действий.

Отложенные вопросы

20.14 В связи с ограничениями по времени Комитет отложил на следующую сессию рассмотрение документов MSC 102/22, MSC 102/INF.9, MSC 103/20/4 и MSC 102/22/1 (Секретариат), MSC 103/20/2 и MSC 103/20/11 (Исландия и др.), MSC 103/20/7 (Секретариат), MSC 102/22/3 (ВМО), MSC 103/20/9 (ИАЛА), MSC 103/20/6 (Соединенные Штаты), MSC 102/22/6 (ИСО), MSC 103/20/15 (МАКО), MSC 103/20/17 (МПС и др.), MSC 102/22/4 (Украина), MSC 102/22/7 (Российская Федерация), MSC 102/INF.10 (Япония), MSC 102/INF.21 (МПС и ОКИМФ), MSC 103/20/1 (ИСО), MSC 103/20/3 (МАКО), MSC 103/20/5 (Франция и МАМС), MSC 103/20/8 (Секретариат), MSC 103/20/10 (Франция и др.), MSC 103/20/12 (Секретариат), MSC 103/INF.10 (Маврикий), MSC 103/INF.11 (МПС) и MSC 103/INF.12 (Австрия и др.).

21 РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА О ЕГО 103-Й СЕССИИ

21.1 Проект доклада сессии (MSC 103/WP.1/Rev.1) был подготовлен Секретариатом для рассмотрения и принятия Комитетом с учетом положений циркуляра *Interim guidance to facilitate remote sessions of the Committees during the COVID-19 pandemic* (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1).

21.2 В ходе виртуального заседания в пятницу, 14 мая 2021 года, делегации получили возможность предоставить комментарии по проекту доклада, и для тех, кто изъявил желание предоставить дальнейшие комментарии по решениям Комитета, для цели

предоставления комментариев по переписке был предусмотрен конечный срок – 24 мая 2021 года, 23.59 (UTC+1), как предусмотрено в вышеупомянутом Временном руководстве.

21.3 К вышеуказанному конечному сроку никаких комментариев представлено не было, и доклад Комитета был окончательно подготовлен Секретариатом по консультации с председателем. Сессия завершила работу 24 мая 2021 года, в 23.59 (UTC+1), согласно правилу 35 Правил процедуры.

Действия, требуемые от других органов ИМО

21.4 Совету на его 125-й сессии предлагается:

- .1 рассмотреть доклад 103-й сессии Комитета по безопасности на море и в соответствии со статьей 21 b) Конвенции об ИМО передать его вместе со своими комментариями и рекомендациями на тридцать вторую сессию Ассамблеи;
- .2 принять к сведению, что рассмотрение пунктов 2, 4, 7, 11, 12, 17 и частично пункта 20 повестки дня, а также соответствующих документов, представленных в рамках этих пунктов, отложено на 104-ю сессию КБМ с учетом ограничений по времени на настоящей дистанционной сессии;
- .3 принять к сведению, что Комитет принял поправки к Конвенции СОЛАС 1974 года, относящиеся к имеющим обязательную силу кодексам и Конвенции и Кодексу ПДНВ и одобрил/принял два не имеющих обязательного характера документа (раздел 3 и приложения 1–7);
- .4 принять к сведению, что Комитет завершил обзор нормативной базы по использованию морских автономных надводных судов (МАНС) (раздел 5 и приложение 8);
- .5 принять к сведению ход работы по разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов в отношении использования жидкого топлива, а также мер по повышению безопасности внутренних паромов (разделы 6 и 8);
- .6 принять к сведению ход работы по вопросам, относящимся к охране на море и борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов, в частности, принятие резолюции MSC.489(103) *о рекомендуемых действиях по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем в Гвинейском заливе* (разделы 9 и 10 и приложение 9);
- .7 принять к сведению действия, предпринятые в отношении итогов работы подкомитетов, представивших доклады на настоящую сессию (разделы 13–16);
- .8 при первой возможности включить конкретное стратегическое направление по человеческому фактору в текущий Стратегический план Организации (пункт 13.2);
- .9 утвердить решение о принципиальном одобрении учреждения постоянной объединенной рабочей группы ИМО/ МОТ с целью выявления проблем моряков и человеческого фактора, при условии что релевантные

- комитеты ИМО одобряют метод работы группы, как он может быть представлен в резолюции, которая будет принята СТК МОТ (пункт 13.17.3);
- .10 утвердить решение Комитета об одобрении 11 новых результатов (пункты 18.1–18.40);
- .11 принять к сведению доклад о состоянии запланированных результатов на двухгодичный период и повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода (пункт 18.44 и приложения 12 и 13);
- .12 утвердить проведение 36-го межсессионного заседания редакционно-технической группы в первой половине 2022 года (пункт 18.45); и
- .13 принять к сведению решения, принятые по вопросам воздействия пандемии COVID-19 на безопасность судов, в частности, принятие резолюции MSC.490(103) *о рекомендуемых действиях по приоритезации вакцинации моряков от COVID-19* (раздел 20 и приложение 15).
- 21.5 Комитету по защите морской среды на его 76-й сессии предлагается:
- .1 принять к сведению, что Комитет отложил на свою 104-ю сессию принятие предложенных поправок к Протоколу 1988 года к Конвенции о грузовой марке и к Кодексу МКГ в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах (пункт 3.19 и 3.33);
- .2 принять к сведению обсуждение в отношении координации работы комитетов по относящейся к МАНС нормативной базе (пункты 5.29–5.33);
- .3 принять к сведению работу Рабочей группы по безопасности жидкого топлива в том, что касается координации работы между КБМ и КЗМС (пункт 6.22); и
- .4 параллельно одобрить два новых результата – о «разработке пособия по подготовке вновь поступившего персонала КСГП» и о «разработке руководства по СПГЧИ для оказания помощи государствам-членам при осуществлении Кодекса ОДИ» для включения в повестку дня Подкомитета III на двухгодичный период 2022-2023 годов и в предварительную повестку дня 8-й сессии Подкомитета III (пункты 18.35–18.38).
- 21.6 Комитету по упрощению формальностей на его 45-й сессии предлагается:
- .1 принять к сведению, что Комитет, в отношении МАНС, согласился с тем, что разработка гармонизированной и четко определенной терминологии имеет первостепенное значение, особенно с той точки зрения, что работа по МАНС будет рассматриваться различными организациями и отраслью, а также другими органами ИМО, такими как комитеты ЮК и КУФ (пункт 5.24);
- .2 принять к сведению, что Комитет, в отношении учреждения объединенной рабочей группы ЮК/КБМ/КУФ для координации относящейся к МАНС регулятивной работы, постановил, что на настоящем этапе это было бы преждевременно, признав, что комитеты еще не закончили обзор нормативной базы по документам, находящимся в их компетенции, и что для любой будущей работы по МАНС, проводимой объединенной

рабочей группой, со стороны всех комитетов потребуется выявление общих потенциальных лагун и/или тем, а также приоритетов для будущей работы (пункт 5.32 и 5.33);

- .3 параллельно утвердить циркуляр MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1, в котором приводится откорректированное отраслевое руководство, указанное в пункте 4.2 циркуляра *Guidelines on maritime cyber risk management* (MSC-FAL.1/Circ.3) с целью включения сводной рекомендации МАКО *Recommendation on cyber resilience* (Рекомендация 166) (пункт 9.7);
- .4 принять к сведению, что Комитет поручил Секретариату присутствовать на заседаниях рабочей группы «WCO Passenger Controls and Facilitation Working Group» и представить доклад о работе на будущей сессии Комитета, а также проинформировать КУФ об итогах этой работы (пункт 9.14); и
- .5 принять к сведению, что Комитет обратился с просьбой к государствам-членам заполнить вопросник *Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships* (PCASP) (MSC-FAL.1/Circ.2) и держать его откорректированным; он должен направляться в Секретариат по адресу электронной почты marsec@imo.org для размещения на вебсайте ИМО (пункт 10.2.3).

21.7 Юридическому комитету на его 108-й сессии предлагается:

- .1 принять к сведению, что Комитет, в отношении МАНС, согласился с тем, что разработка гармонизированной и четко определенной терминологии имеет первостепенное значение, особенно с той точки зрения, что работа по МАНС будет рассматриваться различными организациями и отраслью, а также другими органами ИМО, такими как комитеты ЮК и КУФ (пункт 5.24); и
- .2 принять к сведению, что Комитет, в отношении учреждения объединенной рабочей группы ЮК/КБМ/КУФ для координации относящейся к МАНС регулятивной работы, постановил, что на настоящем этапе это было бы преждевременно, признав, что комитеты еще не закончили обзор нормативной базы по документам, находящимся в их компетенции, и что для любой будущей работы по МАНС, проводимой объединенной рабочей группой, со стороны всех комитетов потребуется выявление общих потенциальных лагун и/или тем, а также приоритетов для будущей работы (пункт 5.32 и 5.33).

21.8 Комитету по техническому сотрудничеству на его 71-й сессии предлагается принять к сведению работу по вопросу безопасности внутренних паромов (раздел 8).

(Приложения к настоящему докладу приведены в документе MSC 103/21/Add.1)