**8 сессия Подкомитета III – 25–29 июля 2022 г.**

25–29 июля в формате видеоконференции прошла 8 сессия Подкомитета ИМО по осуществлению документов ИМО (III 8).

***Портовые приемные сооружения***

На 8 сессии Подкомитета III была рассмотрена информация, представленная Секретариатом ИМО относительно сообщений о предполагаемом несоответствии требованиям портовых приемных сооружений.

- В 2020 г. шесть государств флага сообщили о 91 случае;

- В 2021 г. восемь государств флага сообщили в ГИСИС о 105 случаях предполагаемого несоответствия требованиям портовых приемных сооружений (ППС).

На 8 сессии Подкомитета III государства-члены были повторно проинформированы о следующем:

- Что с 1 марта 2018 г. они имеют полный доступ к модулю и должны непосредственно направлять свои сообщения об этих случаях, не представляя информацию в Секретариат; и

- О важности сообщения Организации о предполагаемом несоответствии требованиям портовых приемных сооружений.

- Для совершенствования деятельности ИМО по сокращению загрязнения, вызванного пластиковым мусором с морских судов, крайне важно точно сообщать о несоответствиях требованиям для рассмотрения существующих проблем.

На 8 сессии Подкомитета III был рассмотрен документ о трудностях в отношении приемных сооружений для остатков после очистки отработанных газов, с которыми столкнулись государства порта, и соответствующие предложения, которые 7 сессия Подкомитета отложила для рассмотрения на 8 сессии.

На 8 сессии Подкомитет III призвал государства-члены и международные организации сообщать о своих наиболее эффективных методах контроля и накопленном опыте, а также о трудностях.

***Извлеченные уроки по результатам анализа морских аварий***

На 8 сессии Подкомитета III была одобрена публикация на веб-сайте ИМО 15 случаев, рассмотренных членами и КГ.

***Потеря контейнеров***

В отношении вопроса безопасности, связанного с раскреплением контейнеров, на 8 сессии Подкомитета III была принята к сведению информация о работе, проведенной совместным отраслевым проектом (СОП) Top Tier по снижению вероятности потери контейнеров в море.

На 8 сессии Подкомитета III корреспондентской группе (КГ) была поручена дальнейшая разработка обоснования новой работы для утверждения Комитетом по безопасности на море (КБМ).

***Пожар на саморазгружающемся навалочном судне***

На 8 сессии Подкомитета III был определен риск пожара в отделении саморазгрузки, который не снижается при использовании сигнализации или стационарного противопожарного оборудования, что можно рассматривать как новое требование.

КГ дополнительно рассмотрит этот вопрос.

***Падение с высоты***

Подкомитет III определил следующие вопросы, которые необходимо довести до сведения КБМ:

- Системы управления мерами техники безопасности при работе на высоте или за бортом не всегда эффективно реализуются;

- Задания, при выполнении которых предполагается риск падения с высоты, не всегда считаются «работой на высоте»;

- Ненадлежащее использование средств индивидуальной защиты (СИЗ);

- Обучение технике безопасности на борту, по-видимому, не достигает своей цели; и

- Бортовой надзор и контроль со стороны руководства за моряками, выполняющими задания на борту, которые требуют работы на высоте или за бортом, являются неэффективными и нуждаются в улучшении.

***Лоцманский трап***

Подкомитет III отметил следующие выводы КГ:

- Правила и связанные с ними документы иногда кажутся неясными или неоднозначными; и

- Устройства для перемещения лоцмана, особенно лоцманские трапы, часто используются и, следовательно, подвержены повреждениям, но, поскольку они обычно убираются, маловероятно, что такие повреждения будут обнаружены.

На 8 сессии Подкомитета III вышеизложенное было доведено до сведения КБМ.

***Критерии оценки риска***

На 8 сессии Подкомитета III было отмечено, что процедура выявления проблем техники безопасности разрабатывалась в течение нескольких лет, и были рассмотрены различные варианты ее доработки без дальнейшего промедления.

В этой связи на 8 сессии Подкомитета III было отмечено, что циркуляр MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2 «Пересмотренное руководство по формализованной оценке безопасности (ФОБ) для использования в процессе выработки норм и правил ИМО», в частности пункт 5.2.2 и приложение 4, дают основу для ранжирования, пример определения частоты и категорий последствий, а также возможные способы установления уровней риска для целей ранжирования.

На 8 сессии Подкомитета III была пересмотрена предварительная версия процедуры выявления проблем техники безопасности для представления в КБМ, в которой содержится прямая ссылка на пункт 5.2.2 и приложение 4 циркуляра MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2.

***Внесение поправок в «Кодекс расследования аварий» для обязательного определения основных причин***

В предложении о новом результате для внесения поправок по обязательному расследованию основных причин в «Кодекс расследования аварий» (КРА), было подчеркнуто, что выявление основных причин несчастного случая имеет важное значение для предотвращения аварий в будущем.

Таким образом, соавторы предложили отрабатывать основные причины несчастного случая путем введения дополнительных пунктов в обязательную часть Кодекса расследования аварий (КРА).

На 8 сессии Подкомитета III было выявлено несколько технических проблем. На 8 сессии Подкомитета III были также отмечены мнения о том, что разделы 16.5, 21.2.4 КРА и руководство Международного Форума расследования морских происшествий (MAIIF) являются достаточными для объяснения глубины любого требуемого расследования и что многие органы по расследованию аварий уже выполняли рекомендации раздела 16.5 КРА.

На 8 сессии Подкомитета III была отмечена цель документа, но не было поддержано предложение о новом результате, который делает обязательным такое расследование основных причин или регламентирует его объем, как предлагается в документе.

***Разработка руководства по реализации Кодекса III***

На 8 сессии Подкомитета III был получен отчет межсессионной корреспондентской группы, которой было поручено продолжить разработку руководства по реализации Кодекса III в целях оказания содействия государствам-членам в реализации Кодекса.

Структура текущей предварительной версии этого руководства состоит из двух частей:

- Часть А, содержащая руководство по концепции и методике для оказания содействия государствам-членам в реализации Кодекса III, цель которого заключается в повышении общей эффективности обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды;

- Часть B, в которой приведено руководство для государств-членов в целях подготовки к будущим проверкам в рамках Системы проверки государств-членов ИМО (IMSAS) и оказания содействия при планировании, проведении и составлении отчетности.

Руководство по реализации Кодекса III предоставит государствам-членам информацию о повторяющихся фактах и наблюдениях, а также рекомендации и оптимальные методы, которые будут считаться полезными для государств-членов как для внедрения Кодекса III, так и для подготовки к проверкам.

***Пластиковый мусор с морских судов***

После принятия 73 сессией КЗМС «Плана действий по решению проблемы пластикового мусора с морских судов» (Резолюция КЗМС 310(73)) 74 сессия КЗМС поручила Подкомитету рассмотреть определенную работу в поддержку этого плана действий.

В межсессионный период и на 9 сессии Подкомитета III Подкомитет будет продолжать работать над следующим:

- Подготовка проекта циркуляра КЗМС, содержащего уведомление государств-членов об обеспечении соблюдения Приложения V МАРПОЛ по рыболовным судам посредством мероприятий КСГП и предложение, чтобы режимы КСГП разработали процедуры КСГП, включающие в себя рыболовные суда;

- Рассмотрение предложений по усилению соблюдения Приложения V МАРПОЛ, в том числе, где это возможно, с помощью подхода, основанного на оценке риска, и, при необходимости, подготовка проекта поправок к Процедурам КСГП.

***Отчет об авариях навалочных судов в 2012–2021 гг.***

На 8 сессии Подкомитета III с признательностью была принята к сведению информация о статистике и анализе аварий навалочных судов за период 2012–2021 гг.

***Проект пересмотра процедуры КСГП***

Состоялось активное обсуждение указания КЗМС 78 рассмотреть вопрос о том, может ли непринятие корректирующих действий в отношении судна, имеющего рейтинг D в течение трех лет подряд или рейтинг E, считаться недостатком, ведущим к задержанию судна.

Большинство членов придерживались мнения о том, что непринятие корректирующих действий не должно считаться недостатком, ведущим к задержанию судна, поскольку:

- Сами требования по углеродоемкости (CII) еще не полностью отработаны, и их следует рассматривать как этап накопления опыта;

- Имеют место элементы, не зависящие от судовладельцев / управляющих компаний;

- Решение считать недостаток, ведущий к задержанию судна, недостатком, связанным с системой управления мерами техники безопасности, должно приниматься на основании оценки судовой системы управления мерами техники безопасности в целом;

- Это вопросы, которые должны быть реализованы государствами флага, а не посредством контроля судов государством порта;

- После того как судно задержано, его нельзя будет выпустить, поскольку речь идет не о простом ремонте судна или его оборудования, и пребывание в порту во время задержания еще больше ухудшит рейтинг CII.

После рассмотрения, на 8 сессии Подкомитета III было отмечено, что на данном этапе в Подкомитете отсутствует достаточная поддержка, чтобы рассматривать в качестве недостатка, ведущего к задержанию судна, невыполнение судном корректирующих действий, которые были запланированы на момент инспекции, и была принята договоренность соответствующим образом уведомить КЗМС 79.

***Отчеты КСГП***

На 8 сессии Подкомитета III были рассмотрены различные отчеты, представленные региональными режимами КСГП. На 8 сессии Подкомитета III было предложено всем режимам КСГП продолжать представлять ежегодные отчеты Подкомитету.

***Конвенция ПОС***

Наблюдатель от отрасли выразил озабоченность по поводу схем одобрения типов противообрастающих лакокрасочных материалов признанными организациями, и на практике такая предварительная квалификация противообрастающих красок создает путаницу и ненужное бюрократическое и дорогостоящее бремя для морской отрасли.

На 8 сессии Подкомитета III была принята к сведению выраженная озабоченность и было подтверждено, что, в соответствии с Конвенцией ПОС, не существует такого требования к утверждению типа в качестве предварительной квалификации противообрастающих лакокрасочных материалов для выдачи международных сертификатов на противообрастающую систему, хотя решение о необходимости более высоких требований, чем те, что изложены в положениях Конвенции, должно приниматься по усмотрению Администрации.

***Процесс возобновления или продления действия***

На 8 сессии Подкомитета III была отмечена информация о случаях, когда понимание процесса возобновления или продления действия отличалось от понимания Администрацией флага и Контролем судов государством порта.

***Дистанционное обследование и сертификация***

Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды пришли к соглашению включить новый результат по «Разработке руководства по оценке и применению дистанционных освидетельствований, проверок на соответствие МКУБ и Кодексу ОСПС» в двухгодичную повестку дня Подкомитета на двухлетний период 2022–2023 гг. и в предварительную повестку дня 8 сессии Подкомитета III с намеченным завершением работы в 2024 г.

На 8 сессии Подкомитета III была принята договоренность, что результатом будет один документ, содержащий принципы и общие области, и три руководства:

- Поправки к «Руководству по обследованию» в соответствии с ГСОС (часть 1) (должны быть завершены к 9 сессии Подкомитета III (2023 г.) для принятия на 33 сессии Ассамблеи ИМО);

- Поправки к «Пересмотренному Руководству по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью» (ISM) (часть 2) (подлежит заключению к 11 сессии Подкомитета III (2025 г.) для принятия на 35 сессии Ассамблеи ИМО); и

- «Разработка руководства по оценке и применению дистанционных освидетельствований, проверок на соответствие МКУБ и Кодексу ОСПС» (часть 3) (должно быть завершено к 10 сессии Подкомитета III (2024 г.)).

Этот вопрос будет далее разрабатываться корреспондентской группой.

***Гуманитарный морской коридор***

На 8 сессии Подкомитета III была принята к сведению предоставленная Генеральным секретарем информация о соглашении от 22 июля 2022 г. о создании гуманитарного морского коридора, который позволит судам экспортировать критически важные грузы зерна и продовольствия из Украины.

На 8 сессии Подкомитета III было далее отмечено, что, в связи с созданием Совместного координационного центра (СКЦ) в Стамбуле, Турция, ИМО откомандировала двух сотрудников, директора Отдела по правовым вопросам и внешним связям и специального советника Генерального секретаря по морской безопасности, которые обеспечивали содействие разработке соглашения с технической точки зрения и будут обеспечивать содействие СКЦ в Стамбуле.