**9 сессия Подкомитета NCSR – 21-30 июня 2022 г.**

9 сессия Подкомитета ИМО по мореплаванию, связи, поиску и спасанию (NCSR 9) была проведена дистанционно с 21 по 30 июня 2022 г.

**Установление путей движения судов**

Были одобрены следующие системы установления путей движения судов для рассмотрения на 106 сессии КБМ:

- Меры по установлению путей движения судов в Черном море (Поправки)

- Канал Санта-Барбара (Поправки)

- Районы, которых следует избегать у побережья Калифорнии (Поправки)

- Отсутствие места постановки на якорь в южной части Пулли-Ридж у побережья Флориды (Новое)

- Схема разделения движения/TSS для контейнеровозов у берегов Влиланда, Терсхеллинга и Немецкой бухты, у берегов Фрисландии и западного подхода к Немецкой бухте (Поправки)

- Рекомендуемый маршрут у мыса Сио-но-Мисаки.

***Обязательная система судовых сообщений***

9 сессия Подкомитета NCSR напомнила, что резолюцией MSC.433(98) о пересмотренном Руководстве и критериях для систем судовых сообщений были введены автоматизированные системы сообщений, и отметила, что по-прежнему существует много систем судовых сообщений с ручным управлением (УКВ-голосовых), что создает дополнительную нагрузку на вахтенных помощников. Сессия Подкомитета NCSR предложила этим государствам представить Подкомитету NCSR обновленную информацию о текущем оперативном статусе этих систем сбора информации вручную, т.е. о том, будут ли они отменены или модернизированы в автоматическую систему.

***Полярная навигация***

101 сессия КБМ поручила Подкомитету NCSR рассмотреть последствия и возможность применения Глав 9 (БЕЗОПАСНОСТЬ НАВИГАЦИИ) и 11 (ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА) Полярного кодекса к судам, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС, и наилучшие способы повышения безопасности этих судов, включая возможную разработку поправок к Конвенции СОЛАС и/или Полярному кодексу.

9 сессия Подкомитета NCSR разработала проект поправок к Главе XV Конвенции СОЛАС, который потребует от следующих судов соответствия требованиям Главы 9-1 (Навигация) и 11-1 (Планирование рейса) Полярного кодекса при их эксплуатации в полярных водах за пределами территориальных вод государства флага:

- Рыболовные суда длиной 24 м и более;

- Прогулочные яхты валовой вместимостью 300 и более не занимающиеся коммерческими перевозками; и

- Грузовые суда валовой вместимостью от 300 до 500.

Эти поправки подлежат одобрению и последующему принятию Комитетом по безопасности на море (КБМ). Ожидаемое вступление в силу 1 января 2026 г.

Для существующих судов срок подготовки составляет один год.

***Руководство по портам-убежищам***

100 сессия КБМ поручила Подкомитету NCSR провести анализ Руководства по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи (резолюция A.949(23)), чтобы удостовериться, что оно остается актуальным и продолжает служить эффективным инструментом, предоставляющим ясные принципы действий в отношении судна, нуждающегося в помощи, ищущего место убежища, последовательным и согласованным образом на глобальном уровне.

Основным изменением является признание участия нескольких государств в таком инциденте.

Работа была основана на опыте, накопленном государствами, но столкнулась с проблемами, так как 8 сессия Подкомитета NCSR настаивала на суверенном праве государств в оценке риска и принятии судна, нуждающегося в месте убежища.

В окончательном проекте руководства четко разграничены роли судна и береговых властей в оценке риска.

Руководство будет принято 33 сессией Ассамблеи ИМО, проведение которой запланировано на декабрь 2023 г., после его рассмотрения соответствующими комитетами.

***Запрет использования тяжелого топлива в Арктике – руководство по навигации, планированию рейса и связи***

В соответствии с требованием Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR), Подкомитет NCSR рассмотрел соответствующую часть руководства, целью которой является снижение рисков при использовании и перевозке тяжелого топлива в качестве топлива (не груза) в арктических водах.

9 сессия Подкомитета NCSR обратилась к подкомитету PPR с просьбой рассмотреть возможность ограничения сферы применения проекта руководства конкретными указаниями, применимыми только к судам, использующим или перевозящим для использования в качестве топлива тяжелое топливо (HFO) в арктических водах, на которые в настоящее время не распространяется действие Полярного кодекса или других документов ИМО.

***Индивидуальные аварийные радиоустройства (EPRD)***

Было предложено опубликовать руководство с целью повышения осведомленности экипажа о характеристиках EPRD.

Также предлагается, чтобы эти соображения стали частью системы управления безопасностью судна в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью (ISM) для судов в случае эвакуации большого количества пострадавших.

Рассмотрев это предложение, 9 сессия Подкомитета NCSR подготовила проект Циркуляра КБМ в отношении руководства по обучению и эксплуатации индивидуальных аварийных радиоустройств в случаях эвакуации большого количества пострадавших для одобрения на 106 сессии КБМ.

***Руководство по хорошей практике и эксплуатационный стандарт ЭКНИС***

В действующем Руководстве по хорошей практике ЭКНИС (MSC.1/Circ.1503/Rev.1) не уточняются вопросы, касающиеся оборудования ЭКНИС и связанных с ним усовершенствований при выдаче свидетельства об одобрении типа (СОТО), что приводит к различным толкованиям при подтверждении модификации ЭКНИС.

8 сессия Подкомитета NCSR подготовила пересмотр руководства, в котором четко указано, как рассматривать модификации и обращаться в органы по одобрению типа для получения одобрения по модификациям.

Пересмотренная версия также предписывает производителям предоставлять идентифицированным пользователям информацию о соответствующем риске возникновения неисправностей и мерах по его минимизации.

Предполагается, что пересмотренное руководство будет одобрено на 106 сессии КБМ, запланированной на ноябрь 2022 г.

Основными вопросами для обсуждения стали:

- Обновление эксплуатационных стандартов в соответствии с последними стандартами Международной гидрографической организации/IHO;

- Анализ объема задачи по передаче данных плана рейса (задача со 105 сессии КБМ);

- Подключение сигнала АИС.

В связи с этим 9 сессия Подкомитета NCSR приняла решение о введении электронных навигационных карт нового поколения (S-101 ENC) только со следующим графиком внедрения:

- 1 января 2026 г. – добровольное применение нового стандарта;

- 1 января 2029 г. – полный переход на новый стандарт.

Этот переход представляет собой стандарты типового одобрения для новой установки. Международная гидрографическая организация/IHO будет осуществлять непрерывную поддержку S-57 ENC.

В отношении передачи плана рейса, 9 сессия Подкомитета NCSR согласовала новую работу по пересмотру эксплуатационного стандарта ЭКНИС.

В отношении подключения сигнала АИС, 9 сессия Подкомитета NCSR высказала мнение о необходимости новой рабочей программы.

***Электронный инклинометр***

101 сессия КБМ поручила Подкомитету NCSR рассмотреть вопрос об обязательном наличии электронного инклинометра и подключении его к РДР для новых навалочных судов и контейнеровозов.

105 сессия КБМ поручила Подкомитету NCSR рассмотреть вопрос об увеличении валовой вместимости всех судов до 3 000 и более.

9 сессия Подкомитета NCSR приняла решение не увеличивать область распространения, но сохранить ее для новых контейнеровозов и навалочных судов. Область применения не включает суда, периодически перевозящие контейнеры/навалочные грузы.

Предложенная поправка будет одобрена на 106 сессии КБМ для принятия на 107 сессии КБМ. Ожидаемое вступление в силу 1 января 2026 г.

***Управление оповещениями на мостике – определение оповещений категории А***

Государства-участники признали несоответствия между оповещениями категории А, приведенными в MSC.252(83) о пересмотренных эксплуатационных стандартах для интегрированных навигационных систем (ИНС) и MSC.302(87) об эксплуатационных стандартах для управления предупреждениями на мостике. Последняя не включает слово «графический».

9 сессия Подкомитета NCSR решила, что это не вопрос интерпретации, но необходимо внести соответствующие поправки в новую редакцию резолюции.

***Оптоволоконный гирокомпас***

Государство-участник предложило разработать эксплуатационные стандарты для оптоволоконного гирокомпаса.

9 сессия Подкомитета NCSR приняла информацию к сведению и призвала представить новую рабочую программу. Некоторые государства-участники отметили, что действующий эксплуатационный стандарт уже охватывает различные типы гирокомпасов, поэтому оптоволоконный гирокомпас должен соответствовать существующему эксплуатационному стандарту.

***Е-навигация***

Е-навигация – это не электронная система навигации, а скорее усовершенствованный обмен электронными данными между судном и берегом.

8 сессия Подкомитета NCSR приняла к сведению следующие представления:

- Информацию о событиях, касающихся морских услуг в рамках Сборника рекомендаций ИМО по упрощению формальностей и электронных деловых операций и концепции «точно в срок» (JIT);

- Информацию о новом международном стандарте для координации своевременного прибытия судов в порты.

***ГМССБ***

105 сессия КБМ завершила работу над поправками к Конвенции СОЛАС и вспомогательным документам. Однако работа еще не завершена. 9 сессия Подкомитета NCSR одобрила следующие документы для утверждения на 106 сессии КБМ:

- COMSAR/Circ.32/Rev.1 о гармонизации требований ГМССБ к радиостанциям на судах СОЛАС (таблица, поясняющая функции, требуемые ГМССБ для каждого морского района) и отменила COMSAR/Circ.16, COMSAR/Circ.17, COM/Circ.110, COM/Circ.110/Corr.1 и COM/Circ.117 с даты вступления в силу резолюции MSC.496(105) о поправках к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (т.е. с 1 января 2024 г.);

- Проект изменений COMSAR/Circ.25 и COMSAR/Circ.45, содержащих последующие изменения, связанные с исключением возможности передачи сообщений о бедствии по СЧ/ВЧ УБПЧ из главы IV СОЛАС, а также другие необходимые редакционные изменения.

9 сессия Подкомитета NCSR разработала следующие документы для их одобрения на 106 сессии КБМ:

- Проект редакции MSC/Circ.892 по Оповещению поисково-спасательных служб.

- Проект циркуляра КБМ по руководству по эксплуатации ГМССБ для судов в ситуациях бедствия, заменяющий COM/Circ.108.

***Руководство по Информации по безопасности мореплавания (MSI)***

После рассмотрения отчета IMSO об аудите Рабочей группой по связи, 9 сессия Подкомитета NCSR приняла решение рекомендовать 106 сессии КБМ признать систему службы сообщений BeiDou (BDMSS) при условии дальнейшей проверки на месте дистанционно продемонстрированных функциональных возможностей.

Распространение Информации по безопасности мореплавания (MSI) в рамках различных систем признанной подвижной спутниковой связи (RMSS) рассматривается с 7 сессии Подкомитета NCSR.

Несмотря на то, что 105 сессия КБМ приняла решение обратиться ко всем координаторам MSI с просьбой предоставлять MSI через все RMSS, Подкомитету NCSR было поручено продолжить работу над взаимной согласованностью, взаимосвязанностью и механизмом распределения затрат.

9 сессия Подкомитета NCSR приняла к сведению:

- Предложение об использовании единственного провайдера RMSS в качестве прямого средства передачи информации, связанной с безопасностью мореплавания/MSI и поиском и спасанием/SAR, через всех провайдеров RMSS, должно быть тщательно рассмотрено;

- Стандарт интерфейса прикладного программирования (API), разработанный Подкомитетом МГО по всемирной службе навигационных предупреждений (WWNWS-SC), обеспечил оперативную совместимость между поставщиками MSI и поставщиками RMSS; однако он не обеспечил прямой связи между провайдерами RMSS;

- Вопросы юридической ответственности должны быть тщательно рассмотрены в отношении взаимной согласованности и взаимосвязанности; и

- Потребуется дополнительное обсуждение в рамках корреспондентской группы.

Подкомитет NCSR согласовал следующие предварительные рабочие определения:

- Взаимная согласованность/Interoperability: система, использующая согласованный формат связи между поставщиком информации, связанной с MSI и/или SAR, и несколькими RMSS, без существенных различий между отправленной информацией, и обеспечивающая подтверждение полученной информации;

- Взаимосвязанность/Interconnectivity: способность поставщиков RMSS передавать полученную информацию MSI и/или SAR между собой, чтобы позволить всем RMSS получить доступ к информации MSI и/или SAR от конкретного поставщика, не имея прямого соединения.

9 сессия Подкомитета NCSR создала Корреспондентскую группу для дальнейшей работы по следующим вопросам:

- Распространение информации, связанной с MSI и SAR, посредством расширенного группового вызова (EGC) через многочисленных провайдеров признанной подвижной спутниковой связи (RMSS), в частности, по техническим решениям, включая взаимную согласованность и взаимосвязь, любые необходимые поправки к существующим инструментам;

- Пересмотр резолюции A.707(17) в отношении связи между берегом и судном, принимая во внимание соглашения о государственных услугах между IMSO и поставщиками RMSS; и

- Варианты решения проблемы затрат для поставщиков информации с указанием преимуществ и недостатков.

9 сессия Подкомитета NCSR, напомнив, что действующее соглашение о распространении MSI в Арктическом регионе прекратит свое действие в декабре 2023 г., подтвердила, что информация должна быть распространена в отрасли.

9 сессия Подкомитета NCSR разработала Циркуляр КБМ по Руководству по распространению информации, связанной с SAR, через международную службу расширенного группового вызова/EGC для утверждения на 106 сессии КБМ.

В проекте циркуляра подчеркивается, что органы SAR должны обеспечить надлежащее распространение информации, связанной с SAR, через все службы EGC, обеспечивающие покрытие в районах SAR, находящихся в зоне их ответственности. Это обеспечит получение информации всеми судами, выполняющими навигацию в этих районах, независимо от типа установленного на борту приемника расширенного группового вызова/EGC.

В связи с этим были также согласованы изменения в модулях Общего плана ГМССБ и Глобального плана поиска и спасания GISIS.

9 сессия Подкомитета NCSR также включила информацию, связанную с SAR, как часть стандарта интерфейса прикладного программирования (API), разработанного МГО (IHO) для распространения MSI.

9 сессия Подкомитета NCSR рассмотрела вопросы ненадлежащего использования NAVTEX и обмена информацией о временной приостановке услуг NAVTEX.

9 сессия Подкомитета NCSR подготовила проект Руководства NAVTEX (MSC.1/Circ.1403/Rev.1) для одобрения на 106 сессии КБМ с датой вступления в силу 1 января 2026 г.

9 сессия Подкомитета NCSR решила предложить государствам-участникам избегать кодирования АРБ на судах, связанных с головным судном, имеющим идентификатор MMSI, использующим формат 98MID, до тех пор, пока не будет принято постоянное решение.

***Вопросы взаимодействия с Международным союзом электросвязи/МСЭ***

9 сессия Подкомитета NCSR разработала позиции ИМО на 23 и 27 заседаниях Всемирной конференции по радиосвязи (WRC-23 и WRC-27), включая влияние электромагнитных помех (ЭМИ) на системы освещения на основе светоизлучающих диодов (LED), технические характеристики автоматической системы опознания, использующей многостанционный доступ с временным разделением в полосе ОВЧ морской подвижной службы, цифровой голосовой связи в морском УКВ-диапазоне.

Всемирная конференция по радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) распределяет частоты, таким образом, это является первым шагом для использования новых технологий, а также для защиты диапазона частот для пользователей в морской индустрии.

***Другие вопросы***

Подкомитет NCSR согласился обновить сноску в правиле V/23.2.3 СОЛАС, касающуюся обновленного стандарта ISO 799-1:2019, Суда и морская технология – Лоцманские трапы, в консолидированном издании СОЛАС 2020 г.