**101-я сессия КБМ – 5-14 июня 2019 г.**

101-я сессия Комитета по безопасности на море была проведена в штаб-квартире ИМО с 5 по 14 июня 2019 г.

***Решения других органов ИМО***

На 73-й сессии КЗМС резолюцией MEPC.310(73) был принят План действий по решению проблемы пластмассового мусора с судов. Был рассмотрен вопрос организации обязательной системы отчетности об утерянных в море контейнерах, а также соответствующее действие в Плане действий с учетом предложений, поступающих на 101-ю сессию КБМ.

Комитет выразил общую поддержку в плане решения проблемы утерянных в море контейнеров и пригласил Правительства Государств-членов ИМО и международные организации подавать свои предложения для принятия соответствующих новых документов на 102-й сессии КБМ.

***Рассмотрение и принятие поправок к обязательным документам***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.456(101) «Поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 г.».

На 100-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к дополнению (Сертификатам) к приложению к Конвенции СОЛАС 1974 г., связанных с добавлением примечания к Формам C, E и P в Перечне оборудования.

Указанные поправки к приложению к Конвенции СОЛАС 1974 г. считаются принятыми 1 июля 2023 г. и вступают в силу с 1 января 2024 г.

***Кодекс FSS***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.457(101) «Поправки к Международному кодексу по системам пожарной безопасности (Кодексу FSS)».

На 100-й сессии был утвержден проект поправок к главе 15 («Системы инертного газа») Кодекса FSS, относящихся к трубопроводам инертного газа и средствам сигнализации для контроля давления в магистралях инертного газа.

Указанные поправки считаются принятыми 1 июля 2023 г. и вступают в силу с 1 января 2024 г.

***Кодекс IGF***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.458(101) «Поправки к Международному кодексу по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодексу IGF)».

На 100-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к частям A и A-1 Кодекса IGF, относящихся к требованиям, связанным с оборудованием природного газа.

Указанные поправки считаются принятыми 1 июля 2023 г. и вступают в силу с 1 января 2024 г.

***Кодекс LSA***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.459(101) «Поправки к Международному кодексу по спасательным средствам (Кодексу LSA)».

На 100-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к главам IV и VI Кодекса LSA, относящихся к общим требованиям к спасательным шлюпкам, спусковым и посадочным устройствам.

Комитет пришел к соглашению о том, что действие поправок должно распространяться на вновь устанавливаемые дежурные шлюпки; а также о том, что в принимаемый проект резолюции необходимо включить положение об осуществлении.

Указанные поправки считаются принятыми 1 июля 2023 г. и вступают в силу с 1 января 2024 г.

***Кодекс IBC***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.460(101) «Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодексу IBC)».

На 100-й сессии КБМ одновременно с 73-й сессией КЗМС был утвержден проект поправок к главам 15, 16, 17, 18, 19 и 21 Кодекса IBC.

На 101-й сессии КБМ делегаты согласились внести изменения в проект поправок к Кодексу IBC, утвержденных на 73-й сессии КЗМС и 100-й сессии КБМ, которые включают удаление из глав 17 и 19 записей, включенных в приложение 12 к Предварительной категоризации жидких сред в соответствии с Приложением II к конвенции МАРПОЛ и Кодексом IBC (MEPC.2/Circ.24); добавление ссылки на Кодекс о признанных организациях (для согласования его с соответствующими ссылками в приложении II к Конвенции МАРПОЛ и правиле XI-1/1 МК СОЛАС) и удаление соответствующих записей относительно биотопливных смесей.

Указанные поправки считаются принятыми 1 июля 2020 г. и вступают в силу с 1 января 2021 г. (действие циркуляра MSC.1/Circ.1481 не распространялось на поправки к Кодексу IBC).

***Кодекс ESP***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.461(101) «Поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных и нефтеналивных судов 2011 г. (Кодексу ESP
2011 г.)».

На 99-й сессии КБМ был утвержден проект резолюции КБМ о поправках к Кодексу ESP 2011 г., подготовленный на 5-й сессии Подкомитета SDC в соответствии с процедурой регулярного обновления Кодекса с целью принятия на 100-й сессии КБМ.

Кроме разработки вышеуказанных поправок к Кодексу ESP 2011 г., делегаты 4-й сессии SDC согласились подготовить консолидированный текст Кодекса, который должен включать вышеуказанные поправки к существующему Кодексу, с целью согласования нового консолидированного Кодекса с последней редакцией Унифицированных требований МАКО (UR) Z10. Предполагается, что после своего вступления в силу, которое ожидается 1 января 2022 г., новый Кодекс ESP 2019 г. заменит Кодекс ESP 2011 г. с поправками.

На 5-й сессии SDC после разработки окончательного варианта поправок к Кодексу ESP 2011 г. Подкомитет SDC направил в Секретариат и МАКО запрос о подготовке проекта консолидированного текста Кодекса для рассмотрения на 6-й сессии SDC.

На 100-й сессии КБМ было принято решение отсрочить его принятие и призвать МАКО к сотрудничеству с Секретариатом в период между заседаниями для подготовки новой редакции поправок в Кодекс с заменой терминов «is to/are to» («необходимо») на термины «shall/should» («должен/следует») для его передачи на 101-ю сессию КБМ с целью утверждения.

Учитывая принятое на 100-й сессии КБМ решение включить проект поправок к Кодексу 2011 г. в новую редакцию Кодекса ESP 2019 г., различия между проектом Кодекса ESP 2011 г. с поправками и проектом новой редакции Кодекса ESP 2019 г. можно признать незначительными.

Проект поправок к Кодексу ESP 2011 г., предлагаемый для принятия на текущей сессии, считается принятым 1 июля 2020 г. и вступает в силу 1 января 2021 г.

***Кодекс IMSBC***

После согласования предложения (поправки 05-19) на 5-й сессии Подкомитета CCC на 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.462(101) «Поправки к Международному кодексу морской перевозки навалочных грузов (Кодексу IMSBC)».

Поправки к Кодексу IMSBC, предлагаемые для принятия на текущей сессии, считаются принятыми 1 июля 2020 г. и вступают в силу 1 января 2021 г., и Правительства-стороны Конвенции СОЛАС могут применять указанные поправки полностью либо частично на добровольной основе, начиная с 1 января 2020 г.

***Кодекс BCH***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.463(101) «Поправки к Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодексу BCH)».

На 100-й сессии КБМ был утвержден проект последующих поправок к главам IV, V и VI Кодекса BCH в сочетании с принятием соответствующих поправок к Кодексу IBC.

Поправки к Кодексу BCH должны вступить в силу 1 января 2021 г. в соответствии со сроками вступления в силу поправок к Кодексу IBC, согласованными на 74-й сессии КЗМС.

***Кодекс SPS***

На 101-й сессии КБМ была принята резолюция MSC.464(101) «Поправки к Кодексу по безопасности судов специального назначения (Кодексу SPS)».

После принятия поправок к главе IV и приложению («Сертификаты») к Конвенции СОЛАС 1974 г. (резолюция MSC.436(99)) на 100-й сессии КБМ были приняты последующие поправки к Перечню оборудования в Кодексе по безопасности судов специального назначения (Кодексе SPS) (резолюция MSC.453(100)).

При принятии резолюции MSC.453(100) была отмечена необходимость внесения дальнейших поправок в Кодекс SPS для обновления Перечня оборудования для Сертификата безопасности SPS.

Поправки к Кодексу SPS должны вступить в силу 1 января 2020 г. вместе с вступлением в силу соответствующих поправок к главе IV и приложению («Сертификаты») к Конвенции СОЛАС, принятых резолюцией MSC.436(99).

***Руководство 2019 г. по перевозке биотопливных смесей и грузов в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ***

6-я сессия Подкомитета PPR согласилась внести последующие поправки в Руководство 2011 г. по перевозке смесей нефтепродуктов и биотоплив с поправками (MEPC.1/Circ.761/Rev.1) в результате включения нового Приложения 12 («Высокоэнергетические виды топлива согласно Приложению I к Конвенции МАРПОЛ») в циркуляр MEPC.2/Circular о предварительной категоризации жидких сред и включила ссылку на правило VI/5.2 МК СОЛАС о запрете смешивания наливных жидких грузов и производственных процессов в ходе морских рейсов.

На 6-й сессии PPR был подготовлен проект циркуляра КБМ-КЗМС к Руководству 2019 г. по перевозке смесей биотоплив и грузов в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ при условии одновременного утверждения на 74-й сессии КЗМС и 101-й сессии КБМ.

Отметив, что на 74-й сессии КЗМС был утвержден проект Руководства, Комитет одновременно утвердил циркуляр MSC-MEPC.2/Circ.17 касательно Руководства 2019 г. по перевозке смесей биотоплив и грузов в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ.

***Решения касательно категоризации и классификации продукции***

После окончательного рассмотрения проекта пересмотренных глав 17, 18, 19 и 21 Кодекса IBC, которые были одобрены на 73-й сессии КЗМС, 6-я сессия Подкомитета PPR подготовила поправки к Решениям в отношении категоризации и классификации продукции (BLG.1/Circ.33), распространяющиеся на все соответствующие решения, принятые до настоящего момента, в отношении назначения требований к перевозке в соответствии с положениями Кодекса IBC.

На 6-й сессии PPR было предложено одобрить проект циркуляра PPR.1 в отношении Решений по категоризации и классификации продукции на 74-й сессии КЗМС и 101-й сессии КБМ.

Отмечая, что обновленные Решения были одобрены на 74-й сессии КЗМС, эти решения были также одновременно одобрены на 101-й сессии КБМ.

***Регулятивный обзор нормативных документов ИМО для возможности использования морских автономных надводных судов (MASS)***

На 100-й сессии КБМ были утверждены Рамочные принципы регулятивного обзора нормативных документов ИМО для возможности использования морских автономных надводных судов (MASS), включая план работ и процедуры.

Секретариат инициировал разработку нового модуля GISIS, чтобы обеспечить возможность регулятивного обзора нормативных документов для возможности использования судов MASS. Разработка этого модуля велась с учетом результатов работ разных комитетов Организации по данному вопросу.

На 106-й сессии LEG и 43-й сессии FAL были также утверждены рамочные принципы этих подкомитетов для регулятивного обзора (RSE) документов, относящихся к их сфере ответственности, на основании рамочных принципов, согласованных КБМ.

Комитет согласился с тем, что после завершения регулятивного обзора следует дополнительно проработать вопрос глоссария, также как информацию относительно упомянутого выше нового стандарта ИСО, которая должна быть предоставлена ИСО на 102-ю сессию КБМ.

***Временное руководство по испытаниям судов MASS***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1604 «Временное руководство по испытаниям судов MASS».

Это Руководство было разработано с целью оказать помощь соответствующим органам и заинтересованным сторонам, обеспечив безопасное проведение испытаний систем и инфраструктуры, связанной с судами MASS, при соблюдении необходимого уровня защиты окружающей среды.

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились включить в руководство раздел «Менеджмент рисков» в качестве одного из принципов и основных целей. Учитывая, что планы действий и мероприятия для выполнения в аварийных ситуациях при испытаниях судов MASS будут играть одну из ключевых ролей в менеджменте рисков, делегаты согласились включить их в менеджмент рисков.

Принимая во внимание принципы, согласованные на 100-й сессии КБМ, а также необходимость обеспечить выполнение требований обязательных документов, в руководство был включен раздел, посвященный данному вопросу.

КБМ также согласился с тем, что, учитывая характер руководства, в нем следует рассматривать только обязательные документы, исключив из рассмотрения необязательные.

Делегаты договорились включить отдельный раздел, устанавливающий требования к обязательному применению соответствующих средств связи и обмена данными, в том числе резервных.

Был добавлен раздел, определяющий требования к отчетности и обмену информацией, который предусматривает передачу в соответствующие органы подробную информацию об испытаниях, чтобы обеспечить возможность информирования соответствующих сторонних лиц, с особым упором на необходимость выполнения требований к отчетности, установленных документами ИМО.

***Целевые стандарты постройки новых судов***

На 96-й сессии КБМ было подтверждено, что информация, предоставленная 12 признанными организациями-членами МАКО, продемонстрировала соответствие их правил Стандартам, а процесс первоначального контрольного аудита GBS был успешно выполнен, когда делегаты 98-й сессии КБМ пришли к выводу о том, что все выявленные несоответствия были устранены этими 12 признанными организациями-членами МАКО.

100-я сессия КБМ, рассмотрев отчет Türk Loydu о первоначальном контрольном аудите, подтвердила, что представленная Türk Loydu информация продемонстрировала соответствие ее правил Стандартам. По этой причине Комитет потребовал от Türk Loydu устранить все выявленные несоответствия и направить в Генеральный секретариат запрос на проведение аудита для проверки устранения несоответствий. Türk Loydu направила формальный запрос на проведение аудита для проверки устранения несоответствий, и была учреждена группа для проведения аудита.

После установления вышеуказанного требования об изменениях правил обмена информацией 12 признанных организаций-членов МАКО в 2018 г. представили первый пакет изменений к правилам, и была учреждена группа для проведения контрольного аудита, вопрос о котором был рассмотрен на 100-й сессии КБМ. Она подтвердила, что представленная соответствующими сторонами информация (все признанные организации-члены МАКО, за исключением DNV-GL) продемонстрировала постоянное соответствие Стандартам, и согласилась, что выявленные несоответствия должны быть устранены.

31 марта 2019 г. должны были вступить в силу ежегодные изменения правил на 2019 г., и Секретариатом была получена от признанных организаций-членов МАКО соответствующая информация со всеми известными изменениями правил, в отношении которых должен быть проведен ежегодный контрольный аудит. Секретариат учредит группу для проведения аудита после оценки полученных пакетов документации с целью выявления объема проведения аудита для каждой признанной организации-члена МАКО, учитывая, что аудиту подлежат только 10% изменений правил.

***Трехэтапный процесс***

На 101-й сессии КБМ было отмечено, что после установления цели необходимо инициировать трехэтапный процесс в следующем порядке:

.1 выявление, ранжирование и отбор соответствующих опасных факторов;

.2 разработка функций по уменьшению рисков и ожидаемых эксплуатационных показателей;

.3 определение функциональных требований, включая описание, цель и ожидаемые эксплуатационные показатели.

***Предлагаемые поправки к Общему руководству (MSC.1/Circ.1394/Rev.1)***

На 101-й сессии КБМ было утверждено Общее руководство по разработке целевых стандартов ИМО MSC.1/Circ.1394/Rev.2.

На 100-й сессии КБМ был проанализирован опыт 5-й сессии SSE по применению Общего руководства по разработке целевых стандартов ИМО (MSC.1/Circ.1394/Rev.1) для подготовки проекта целей и функциональных требований, касающихся судовых грузоподъемных устройств и якорных лебедок; после чего делегаты согласились внести в него поправки, чтобы ускорить процесс его применения при разработке регулирующих документов ИМО.

***Качественные эксплуатационные показатели***

На 101-й сессии КБМ было рассмотрено предложение о внесении в Общие правила поправок путем исключения термина «цель» в качестве элемента формулировки функциональных требований яруса II и расширении требований к «ожидаемым эксплуатационным показателям», которые в настоящий момент ограничены «качественными эксплуатационными показателями»; а также об исключении приложения 2, которое не согласуется с Руководством по конструкциям и мерам, альтернативным по отношению к главам II-1 и III Конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1212)

Состоялось широкое обсуждение по вопросу о том, следует ли рассматривать вопрос о формулировании ожидаемых эксплуатационных показателей в качественных терминах. В этой связи Группа КБМ напомнила о принятом на 98-й сессии КБМ решении о том, что ожидаемые эксплуатационные показатели рекомендуется, по возможности, формулировать в количественных терминах, что позволит определять исключения.

***Меры по обеспечению безопасности судов, не подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах***

Делегаты 100-й сессии КБМ, отметив наличие разных точек зрения на вопрос расширения обязательного применения Полярного кодекса, предложили Государствам-членам ИМО и международным организациям представить на 101-ю сессию КБМ информацию, которая помогла бы определить целесообразность и последствия применения требований в главах 9 и 11 Полярного кодекса к судам, не подпадающим под действие требований Конвенции СОЛАС.

 100-я сессия КБМ одобрила точку зрения, согласно которой в качестве промежуточной меры можно разработать резолюцию, призывающую Государства-члены ИМО внедрять рекомендованные меры в отношении судов, не подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах.

***Целесообразность и последствия применения требований в главах 9 и 11 Полярного кодекса к судам, не подпадающим под действие требований Конвенции СОЛАС***

После обсуждения Пленарная сессия поручила рассмотреть на 7-й сессии NCSR целесообразность и последствия применения требований в главах 9 и 11 Полярного кодекса к судам, не подпадающим под действие требований Конвенции СОЛАС, а также способы наиболее эффективного повышения безопасности судов, не подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС, включая возможность разработки поправок к Конвенции СОЛАС и (или) Полярному кодексу.

В ноябре 2014 г. была принята глава XIV Конвенции СОЛАС, вводящая в действие часть I Полярного кодекса, посвященную мерам безопасности (часть II посвящена мерам защиты окружающей среды в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ). Эта глава переводит предусмотренные Полярным кодексом дополнительные меры безопасности в категорию обязательных для судов, подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС.

Суда, не подпадающие под действие требований Конвенции СОЛАС, особенно рыболовные суда и яхты, на которые в настоящий момент не распространяются требования конкретных стандартов безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, представляют преобладающую категорию судов, эксплуатирующихся в водах Антарктики, — и наиболее уязвимую для угрожающих жизни инцидентов.

***Проект резолюции Ассамблеи по применению предусмотренных Полярным кодексом мер безопасности к судам, не сертифицированным в соответствии с Конвенцией СОЛАС***

101-я сессия КБМ утвердила проект резолюции Ассамблеи о Промежуточных мерах безопасности для судов, не подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах, для представления на A 31 с целью принятия.

Она побуждает Государства-члены ИМО на добровольной основе как можно более полно внедрить меры безопасности, предусмотренные Полярным кодексом, для судов, не подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС, эксплуатирующихся в полярных водах, особенно для рыболовных судов длиной 24 м и более и прогулочных яхт валовой вместимостью 300 т и более, не участвующих в коммерческой деятельности.

Резолюция MSC.385(94), в соответствии с которой был принят Полярный кодекс, уже предложила Правительствам-сторонам Конвенции СОЛАС рассмотреть возможность добровольного применения Кодекса к судам, не подпадающим под действие требований Конвенции СОЛАС, однако, целесообразно подчеркнуть этот вопрос еще раз в резолюции Ассамблеи.

Как ожидается, резолюция мотивирует Администрации предпринять практические действия, совместимые в существующими национальными регулирующими принципами, чтобы обеспечить для находящихся в их юрисдикции судов, не подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС, такой же уровень защиты, как для судов, подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС.

Разработка дальнейших мер по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо

100-я сессия КБМ включила в двухгодичную повестку Комитета деятельность по «разработке дальнейших мер по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо».

Делегаты 100-й сессии КБМ признали необходимость принятия срочных мер, направленных на повышение безопасности судов, использующих топливо с низким содержанием серы; а также долгосрочных решений по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо.

На 101-й сессии КБМ было рассмотрено предложение МАКО о методике проведения работ и вопросах, которые необходимо учитывать при разработке мер по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо; в частности, был предложен поэтапный подход для обоснования необходимости принятия мер со стороны регулирующих органов.

101-я сессия КБМ приняла резолюцию MSC.465(101) «Рекомендованные промежуточные меры по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо».

В соответствии с этой новой резолюцией Правительствам-сторонам Конвенции предлагается:

* информировать ИМО обо всех подтвержденных случаях поставки поставщиками жидкого топлива, не отвечающего требованиям правила II-2/4.2.1 МК СОЛАС, для передачи этой информации Сторонам и Государствам-членам ИМО;
* принимать необходимые меры в отношении поставщиков жидкого топлива в подтвержденных случаях поставки жидкого топлива, не отвечающего требованиям правила II-2/4.2.1 МК СОЛАС;
* поощрять как можно более широкое применение последних изданий соответствующих отраслевых стандартов и руководств для повышения безопасности судов, поставляющих и использующих жидкое топливо;
* информировать ИМО о подтвержденных случаях поставки поставщиками жидкого топлива, представляющего угрозу для безопасности судов или персонала либо отрицательно повлиявшего на работу машинного оборудования, для передачи этой информации Сторонам и Государствам-членам ИМО.

101-я сессия КБМ приняла план действий для реализации мер по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо, куда вошли следующие пункты:

* 102-я сессия КБМ (2020 г.): дальнейшее рассмотрение мер, связанных с температурой вспышки;
* 103-я сессия КБМ (2020 г.): окончательное формулирование мер, связанных с температурой вспышки;
* 104-я сессия КБМ (2021 г.): окончательное формулирование мер по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо.

***Документация и отчетность о невыполнении требований к температуре вспышки***

Делегаты 101-й сессии КБМ пришли к соглашению о необходимости дальнейшего обсуждения и включения в план действий вопроса о разработке обязательных требований к документированию температуры вспышки. Необходимо принять срочные меры в отношении невыполнения требований к температуре вспышки, т.е. рекомендовать Правительствам-сторонам Конвенции СОЛАС информировать ИМО обо всех подтвержденных случаях поставки поставщиками жидкого топлива, не отвечающего требованиям правила II-2/4.2.1 МК СОЛАС, с учетом правила 18.9.6 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ для передачи этой информации Сторонам и Государствам-членам ИМО.

Действия в отношении поставщиков, которые, по подтвержденным данным, поставляют жидкое топливо, не соответствующее требованиям к минимальной температуре вспышки.

Делегаты согласились о направлении Правительствам-сторонам Конвенции СОЛАС срочной рекомендации о принятии необходимых мер в отношении поставщиков жидкого топлива в подтвержденных случаях поставки жидкого топлива, не отвечающего требованиям правила II-2/4.2.1 МК СОЛАС, с учетом правила 18.9.4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Этот вопрос должен быть включен в план действий.

***Руководство для судов по разрешению ситуаций, в которых результаты независимых испытаний показывают несоответствие поставленного жидкого топлива установленным требованиям***

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились включить соответствующий пункт в план действий.

***Свойства топлива, кроме температуры вспышки***

Используя структурированный подход, предложенный МАКО, КБМ рассмотрел другие свойства жидкого топлива, т.е. стабильность, совместимость, хладотекучесть, кислотное число, воспламеняемость, характеристики горения, содержание абразивных частиц, низкую вязкость, температуру потери текучести, а также содержание необычных компонентов и их потенциальное влияние на безопасность.

Отметив, что в настоящее время отсутствуют определенные требования безопасности, касающиеся вышеперечисленных свойств, делегаты 101-й сессии КБМ пришли к согласию о необходимости направить Правительствам-сторонам Конвенции СОЛАС срочную рекомендацию о применении отраслевых стандартов и руководств в последних редакциях и обеспечить отчетность о подтвержденных случаях поставки поставщиками жидкого топлива, представляющего угрозу для безопасности судов или персонала либо отрицательно повлиявшего на работу машинного оборудования.

Делегаты пришли к согласию о необходимости дальнейшего сбора информации и рассмотрения этих свойств топлива и согласились включить соответствующие пункты в план действий.

***Модуль GISIS для сообщения о невыполнении требований к температуре вспышки***

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились о необходимости разработки платформы GISIS для сообщения о невыполнении требований к температуре вспышки топлива; при этом желательно обеспечить интеграцию этой платформы в существующую платформу GISIS для целей приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

***Унифицированная интерпретация расположения расходных цистерн***

Вследствие невозможности достичь консенсуса в отношении проекта Унифицированной интерпретации расположения расходных цистерн 101-я сессия КБМ поручила 7-й сессии SDC дополнительно рассмотреть возможность разработки унифицированной интерпретации правила II-1/26.11 МК СОЛАС.

***Проект поправок к Кодексам IGC и IGF***

На 101-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к п. 6.5.3.5.1 Кодекса IGC и проект поправок к п. 16.3.3.5.1 Кодекса IGF в отношении испытаний на растяжение материалов, кроме алюминиевых сплавов, с целью их принятия на 102-й сессии КБМ.

***Унифицированная интерпретация Кодексов IGF и IGC***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1605 по унифицированной интерпретации Кодекса IGF и циркуляр MSC.1/Circ.1606 по унифицированной интерпретации Кодекса IGC.

***Перевозка дополнительных видов продукции, перечисленных в главе 19 Кодекса IGC***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1607 «Перевозка видов продукции, указанных в главе 19, с внесением поправок в Кодекс IGC (резолюция MSC.370(93)), на судах, построенных после 1 июля 1986 г. и до 1 июля 2016 г.».

Если в явном виде не оговорено иное, суда, построенные после 1 июля 1986 г. и до 1 июля 2016 г., намеренные перевозить дополнительные виды продукции, перечисленные в главе 19 Кодекса IGC с поправками, могут перевозить эти дополнительные виды продукции при условии их указания в приложении к Сертификату годности и соответствия требованиям применимого Кодекса IGC.

Кроме того, при выдаче Сертификата годности на суда, построенные после 1 июля 1986 г. и до 1 июля 2016 г., необходимо также выполнять требования Руководства по заполнению сертификата годности в соответствии с Кодексами IBC, BCH, IGC, GC и EGC (MSC-MEPC.5/Circ.14).

***Анализ отчетов по расследованию инцидентов, угрожающих безопасности на море***

На 101-й сессии КБМ был одобрен выпуск циркуляра III.3/Circ.6 по анализу несчастных случаев и статистике, содержащего наблюдения, сделанные по результатам анализа отчетов по расследованию несчастных случаев.

После рассмотрения предложения МАКО пересмотреть Процедуру выявления вопросов, представляющих угрозу безопасности, согласованную на 5-й сессии III, касательно оценки рисков, 101-я сессия КБМ поручила Экспертной группе по формальной оценке безопасности пересмотреть данную Процедуру, в частности, в отношении содержащихся в ней критериев оценки рисков и доложить о результатах на 102-й сессии КБМ.

***Измерение просадки подшипника баллера руля при освидетельствовании в воде***

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились с решением 5-й сессии III не принимать предложение о согласовании п. 5.10.3 Руководства по освидетельствованию в соответствии с гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (HSSC) (резолюция A.1120(30)) и п. 5.1.7 приложения к Руководству по оценке технических возможностей для проведения освидетельствования в водевместо осмотра дна в сухом доке, допускающее один осмотр в сухом доке в течение любого пятилетнего периода для пассажирских судов, кроме пассажирских судов ро-ро (MSC.1/Circ.1348).

***Ссылки на Кодекс о признанных организациях в существующих документах ИМО***

При условии одновременного принятия решения на 75-й сессии КЗМС Комитет согласился, что ссылки на Руководство по наделению полномочиями организаций, действующих от лица Администрации (резолюция A.739(18)) и Спецификацию по функциям освидетельствования и сертификации признанных организаций, действующих от лица Администрации (резолюция A.789(19)), в существующих документах ИМО следует заменить ссылками на обязательные части Кодекса о признанных организациях (Кодекса RO) (резолюция MSC.349(92).

В этом контексте Комитет также согласился с тем, что резолюции A.739(18) и 789(19) следует отозвать соответствующим решением Ассамблеи.

***Рассмотрение Типового соглашения для наделения полномочиями признанных организаций, действующих от лица Администрации***

На 101-й сессии КБМ был рассмотрен проект циркуляра MSC-MEPC.5 по Типовому соглашению для наделения полномочиями признанных организаций, действующих от лица Администрации, подготовленный на 5-й сессии III.

МАКО выразило мнение о том, что Типовое соглашение является важным необязательным документом, и необходимо провести его тщательное рассмотрение на 6-й сессии III, чтобы не допустить включения в него положений, выходящих за рамки Кодекса о признанных организациях.

МАКО также подчеркнуло тот факт, что Типовое соглашение должно оставаться полностью соответствующим обязательным положениям Кодекса о признанных организациях, и поручило 6-й сессии III дополнительно рассмотреть и проработать проект Типового соглашения.

***Навигация, связь и поисково-спасательные работы***

101-я сессия КБМ приняла резолюцию MSC.467(101) «Руководство по определению и гармонизации формата и структуры морских услуг в контексте электронной навигации» и утвердила циркуляр MSC.1/Circ.1610 «Первоначальное описание морских услуг в контексте электронной навигации».

101-я сессия КБМ утвердила циркуляр MSC.1/Circ.1612 «Руководство по навигационному оборудованию и оборудованию связи, предназначенному для применения на судах, эксплуатирующихся в полярных водах».

101-я сессия КБМ утвердила циркуляр MSC.1/Circ.1222/Rev.1 «Руководство по ежегодным испытаниям регистраторов данных рейса (VDR) и упрощенных регистраторов данных рейса (S-VDR)» (MSC.1/Circ.1222).

***Безопасные швартовые операции судов***

101-я сессия КБМ утвердила проект поправок к правилу II-1/3-8 МК СОЛАС («Буксирное и швартовное оборудование»), подготовленный на 6-й сессии SDC, с целью принятия на 102-й сессии КБМ.

***Руководство по проектированию швартовного оборудования***

На 101-й сессии КБМ был, в принципе, утвержден проект Руководства по проектированию швартовного оборудования и выбору соответствующего швартовного оборудования и креплений для безопасной швартовки, а также сопутствующий ему проект циркуляра КБМ с целью его окончательного утверждения вместе с принятием вышеуказанного проекта поправок к правилу II-1/3-8 МК СОЛАС.

***Руководство по проверке и обслуживанию швартовного оборудования***

На 101-й сессии КБМ был, в принципе, утвержден проект Руководства по проверке и обслуживанию швартовного оборудования, а также сопутствующий ему проект циркуляра КБМ с целью его окончательного утверждения вместе с принятием проекта поправок к правилу II-1/3-8 МК СОЛАС, указанного в п. 12.2.

Ожидается, что руководство вступит в силу 1 января 2024 г. с вступлением в силу соответствующих поправок к МК СОЛАС.

***Руководство по судовому буксирному и швартовному оборудованию***

На 101-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к Руководству по судовому буксирному и швартовному оборудованию (MSC.1/Circ.1175) с целью его утверждения вместе с принятием проекта поправок к правилу II-1/3-8 МК СОЛАС

***Пересмотр главы II-1 МК СОЛАС для согласования с требованиями водонепроницаемости***

На 101-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к главе II-1 МК СОЛАС с целью принятия на 102-й сессии КБМ.

Проект поправок к главе II-1 МК СОЛАС, подготовленный на 6-й сессии SDC, призван обеспечить согласованность частей B-2 и B-4 главы II-1 МК СОЛАС в отношении требований водонепроницаемости. На 101-й сессии КБМ был одобрен подход к внесению поправок в правила II-1/7-2.5 МК СОЛАС (часть B-1), а также положения о применении в правиле II-1/1.3.

***Перевозка более 12 человек из числа производственного персонала на борту судов, совершающих международные рейсы***

На 101-й сессии КБМ были отмечены замешательство, неоднозначность и различные интерпретации делегаций 6-й сессии SDC в отношении использования общего количества пассажиров, специального персонала и производственного персонала в качестве критерия для применения проекта Международного кодекса безопасности морских судов, перевозящих производственный персонал (Кодекса IP).

На 99-й сессии КБМ было принято следующее решение:

*«общее максимальное количество пассажиров, производственного персонала и специального персонала, которое можно перевозить на борту, чтобы не требовалось соответствие требованиям нового кодекса, должно составлять 12 человек (MSC 99/22, п. 10.17)».*

На 6-й сессии SDC был поднят ряд вопросов о последствиях данного решения, связанного, в частности, с параметром «введения», предусмотренным в новом Кодексе IP.

В решении 99-й сессии КБМ в общее количество включался также специальный персонал, возможно, по той причине, что у Комитета было намерение разрешить перевозку специального персонала на судах, сертифицированных в соответствии с проектом нового Кодекса IP.

Комитет повторно подтвердил решение, принятое на 99-й сессии КБМ, об использовании общего количества, включающего пассажиров, специальный персонал и производственный персонал, в качестве квалифицирующего критерия для применения проекта нового Кодекса IP.

При перевозке на борту судна, подпадающего под действие Кодекса IP, специальный персонал должен также отвечать требованиям к подготовке производственного персонала в соответствии с положениями Кодекса IP.

***Унифицированная интерпретация Кодекса IS 2008 г.***

101-я сессия КБМ утвердила циркуляр MSC.1/Circ.1537/Rev.1 «Унифицированная интерпретация Кодекса IS 2008 г.», который включает пересмотренную унифицированную интерпретацию п. 2.3 («Сильный ветер и бортовая качка») и 3.4.2 («Допущения для расчета состояния загрузки»).

***Унифицированная интерпретация, относящаяся к Протоколу 1988 года МК о грузовой марке***

101-я сессия КБМ утвердила циркуляр MSC.1/Circ.1535/Rev.1 «Унифицированная интерпретация, относящаяся к Протоколу 1988 г. Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.», вносящий поправки в унифицированную интерпретацию правила 27(13)(e) МК о грузовой марке 1966 г.

В циркуляр MSC.1/Circ.1535 были внесены исправления с включением интерпретации правила 27(13)(e) о грузовой марке.

***Унифицированная интерпретация главы II-1 МК СОЛАС***

101-я сессия КБМ утвердила пересмотренную редакцию Унифицированной интерпретации главы II-1 МК СОЛАС (MSC.1/Circ.1539) для распространения в виде циркуляра MSC.1/Circ.1539/Rev.1.

Она включает унифицированную интерпретацию правил II-1/22-1 и II-2/21.4.13 МК СОЛАС относительно требований о безопасном возврате в порт для систем обнаружения затопления, которыми должны быть оснащены суда, построенные с 1 июля 2019 г.

***Руководство для экранопланов***

101-я сессия КБМ утвердила пересмотренную редакцию Руководства для экранопланов (MSC.1/Circ.1592) для распространения в виде циркуляра MSC.1/Circ.1592/Rev.1.

***Предотвращение загрязнения и реагирование***

74-я сессия КЗМС приняла резолюцию MEPC.320(74) в отношении Руководства 2019 г. по последовательной реализации применения на судах топлива с содержанием серы не более 0,5% в соответствии с приложением VI к Конвенции МАРПОЛ, разработанного на 6-й сессии PPR, содержащего положения в отношении влияния на безопасность жидкого топлива, соответствующего требованию о содержании серы не более 0,5%.

Отметив одновременное утверждение этого документа на 74-й сессии КЗМС, делегаты 101-й сессии КБМ утвердили циркуляр MSC-MEPC.5/Circ.15 «Поставка соответствующего жидкого топлива поставщиками».

***Поправки к Руководству по конструкциям и мерам, альтернативным по отношению к главам II-1 и III МК СОЛАС (MSC.1/Circ.1212)***

101-я сессия КБМ утвердила циркуляр MSC.1/Circ.1212/Rev.1 «Пересмотренное Руководство по конструкциям и мерам, альтернативным по отношению к главам II-1 и III МК СОЛАС».

Был принят во внимание тот факт, что проект Пересмотренного руководства принимается в обеспечение применения существующих предписывающих требований, поэтому с учетом отсутствия в соответствующих документах предписывающих правил по концентрации CO2, ограничение по концентрации CO2 следует исключить.

Учитывая ведущиеся работы по определению требований к вентиляции спасательных средств и придя к соглашению относительно возможности пересмотра предельной концентрации 5000 ч/млн в будущем, делегаты 101-й сессии КБМ согласились внести изменения в проект EP 1 в соответствии с FR 8, исключив следующий текст: *«в которой исключается долговременное воздействие на людей концентрации CO2 более 5000 ч/млн на протяжении как минимум 24 ч.».*

***Временное руководство по Кодексу LSA и мерам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1614 «Временное руководство по спасательным средствам и мерам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах».

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились, что п. 3.7 проекта Временного руководства применяется ко всем типам спасательных средств, и изложили п. 3.7.2 в следующей редакции:

*«3.7.2 На спасательных средствах должна обеспечиваться пригодная для жизни среда для всех находящихся на борту лиц, в которой исключается долговременное воздействие на людей концентрации CO2 более 5000 ч/млн на протяжении максимального ожидаемого времени спасения. Вентиляция должна рассматриваться в контексте с требованиями к обогреву для обеспечения пригодной для жизни температуры в спасательном средстве».*

***Вентиляция спасательных средств***

101-я сессия КБМ приняла резолюцию MSC.472(101) «Поправки к пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств» (рез. MSC.81(70)) в отношении вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок и проект поправок в отношении спасательных средств, отличных от полностью закрытых спасательных шлюпок.

***Временное руководство по минимизации возникновения и последствий пожаров в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (помещениях ро-ро) и помещениях специальной категории на пассажирских судах ро-ро***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1615 «Временное руководство по минимизации возникновения и последствий пожаров в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (помещениях ро-ро) и помещениях специальной категории на пассажирских судах ро-ро».

***Глава II-2 МК СОЛАС***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1616 «Унифицированная интерпретация главы II-2 МК СОЛАС в отношении правил II-2/9.2 («Ограничение пожара, тепловые и конструкционные границы»), II-2/9.7.5 («Ограничение пожара, системы вентиляции, вытяжные каналы камбузных плит») и II-2/10.10.4 («Пожаротушение, спецодежда пожарных, связь между пожарными»).

***Кодекс IGC***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1617 по унифицированной интерпретации Кодекса IGC в отношении п. 11.3.6 («Противопожарная защита и пожаротушение, системы пожаротушения распыленной водой») и 11.4.8 («Противопожарная защита и пожаротушение, порошковые системы пожаротушения»).

***Глава III МК СОЛАС***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1618 «Унифицированная интерпретация главы III МК СОЛАС в отношении правил III/20.11 («Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и инспекции, техническое обслуживание, тщательный осмотр, эксплуатационные испытания, капитальный и текущий ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и механизмов разобщения»), III/22.1.1 и III/32.1.1 («Индивидуальные спасательные средства, спасательные буи»)».

***Правила II-1/28, II-1/29 и II-1/30 МК СОЛАС***

На 101-й сессии КБМ был утвержден циркуляр MSC.1/Circ.1416/Rev.1 «Унифицированная интерпретация правил II-1/28, II-1/29 и II-1/30 МК СОЛАС».

УИ должны вступить в силу с 1 января 2020 г., учитывая, что источником изменений послужил документ УИ SC242 МАКО, в котором говорится о «судах, контракт на постройку которых заключен начиная с 1 января 2020 г.»; целью УИ является предотвращение затруднений в отрасли, вызванных различными датами применения.

***Руководство по разработке руководств по эксплуатации и техническому обслуживанию для систем спасательных шлюпок***

На 101-й сессии КБМ был утвержден проект поправок к Руководству по разработке руководств по эксплуатации и техническому обслуживанию для систем спасательных шлюпок(MSC.1/Circ.1205) для рассылки в виде циркуляра MSC.1/Circ.1205/Rev.1.

***Использование и установка светоотражающих материалов на спасательные средства***

Пленарная сессия утвердила проект резолюции Ассамблеи в отношении Поправок к использованию и установке светоотражающих материалов на спасательные средства (резолюция A.658(16)) для представления на A 31 с целью принятия.

***Формальная оценка безопасности***

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились провести совещание Экспертной группы FSA в штаб-квартире ИМО с 18 по 20 ноября 2019 г.

Было дано поручение пересмотреть исследования FIRESAFE I и II в отношении пожарной безопасности палуб ро-ро пассажирских судов и критериев оценки рисков в Процедуре выявления вопросов, представляющих угрозу безопасности.

***Предложения о разработке новых документов***

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились включить в повестку после окончания двухгодичной повестки следующие вопросы:

* «Разработка поправок к главе II-2 МК СОЛАС и циркуляра MSC.1/Circ.1456 в отношении противопожарной защиты постов управления на грузовых судах»,
* «Разработка поправок к п. 8.3.5 и приложению 1 Кодексов HSC 1994 и 2000 г.»,
* «Разработка требований к испытаниям конструкции и прототипов средств, применяемых при эксплуатационных испытаниях механизмов разобщения спасательных шлюпок со свободным сходом без спуска на воду спасательных шлюпок»,
* «Разработка поправок к МК СОЛАС в отношении обязательного оснащения электронными креномерами контейнеровозов и навалочных судов»,
* «Разработка положений о запрете использования перфтороктановой сульфоновой кислоты (PFOS) для тушения пожаров на борту судов»,
* «Разработка поправок к стандартам эксплуатационных характеристик и требований к перевозке VDR» с целью установить требование об отсутствии поплавков в конструкции всех вновь устанавливаемых регистраторов данных рейса (VDR) и упрощенных регистраторов данных рейса (S-VDR), и резолюции MSC.333(90) по принятию пересмотренных стандартов характеристик для судовых регистраторов данных рейса (VDR) и MSC.163(78) по стандартам характеристик для упрощенных судовых регистраторов данных рейса (S-VDR), предусматривающих запись всех переговоров между постами управления и всех сторон связи с мостиком.

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились включить в двухгодичную повестку Подкомитета SSE на 2020-2021 г. и предварительную повестку 7-й сессии SSE следующие вопросы:

* «Пересмотр Руководства по техническому обслуживанию и инспекции стационарных углекислотных систем пожаротушения (MSC.1/Circ.1318)»,
* «Поправки к главе III МК СОЛАС, Кодексу LSA и резолюции MSC.81(70) в отношении отмены применения требований к спуску на воду спасательных шлюпок
со свободным сходом при движении судна вперед со скоростью до 5 узлов в спокойной воде».

На 101-й сессии КБМ было рассмотрено предложение о повышении надежности результатов испытаний на коррозионную способность твердых навалочных грузов для определения степени опасности MHB (CR) в Кодексе IMSBC. Делегаты поручили рассмотреть предложение на 6-й сессии Подкомитета CCC 6 в рамках п. 5 существующей повестки «Поправки к Кодексу IMSBC и дополнениям к нему».

Делегаты 101-й сессии КБМ согласились включить в двухгодичную повестку Подкомитета CCC на 2020-2021 г. и предварительную повестку 7-й сессии CCC работы по разработке «Поправок к Международному кодексу по безопасной перевозке зерна насыпью (резолюция MSC.23(59)), определяющих новый класс состояния загрузки специальных отсеков» с целью введения нового класса состояния загрузки для «специально приспособленного отсека, частично заполненного в проекции люка без выравнивания поверхности за ее пределами», и определения требований, в соответствии с которыми в таких отсеках разрешается безопасная перевозка зерна.

***Результат учредительного собрания IQARB на пробном этапе работы***

Делегаты 100-й сессии КБМ согласились на активное участие Секретариата на пробном этапе работы Международного органа по оценке качества (IQARB).

В функции IQARB должен войти пересмотр процесса сертификации систем менеджмента качества членов МАКО, включая показатели деятельности Аккредитованных сертификационных органов (ACB), с целью обеспечить уверенность заинтересованных сторон в независимости и целостности сертификации классификационных обществ/признанных организаций Аккредитованными сертификационными органами.

Государства флага могут на добровольной основе использовать предоставленную IQARB информацию при выполнении своих обязанностей в отношении контроля/надзора за признанными организациями в плане выполнения применимых положений Кодекса ОДИ и Кодекса о признанных организациях.

***Расширение международного сотрудничества при проектировании тихих судов и разработке технологий защиты морской среды***

Канада намерена провести обсуждения политики с заинтересованными Государствами-членами ИМО в отношении содержания нового предложения по разработке документов для 75-й сессии КЗМС с целью решения выявленных вопросов политики, относящихся к уровню шума подводных судов.

**Резолюции, принятые на 101-й сессии КБМ**

* Резолюция MSC.456(101) «Поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 г.»;
* резолюция MSC.457(101) «Поправки к Международному кодексу по системам пожарной безопасности (Кодексу FSS)»;
* резолюция MSC.458(101) «Поправки к Международному кодексу по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодексу IGF)»;
* резолюция MSC.459(101) «Поправки к Международному кодексу по спасательным средствам (Кодексу LSA)»;
* резолюция MSC.460(101) «Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодексу IBC)»;
* резолюция MSC.461(101) «Поправки к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных и нефтеналивных судов 2011 г. (Кодексу ESP 2011 г.)»;
* резолюция MSC.462(101) «Поправки к Международному кодексу морской перевозки навалочных грузов (Кодексу IMSBC)»;
* резолюция MSC.463(101) «Поправки к Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодексу BCH)»;
* резолюция MSC.464(101) «Поправки к Кодексу по безопасности судов специального назначения (Кодексу SPS)»;
* резолюция MSC.465(101) «Рекомендованные промежуточные меры по повышению безопасности судов, использующих жидкое топливо»;
* резолюция MSC.467(101) «Руководство по определению и гармонизации формата и структуры морских услуг в контексте электронной навигации»;
* резолюция MSC.472(101) «Поправки к пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (рез. MSC.81(70))».

**Циркуляры, утвержденные на 101-й сессии КБМ**

* MSC-MEPC.2/Circ.17 «Руководство 2019 г. по перевозке биотопливных смесей и грузов в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ»;
* PPR.1/Circ.7 «Решения касательно категоризации и классификации продукции»;
* MSC.1/Circ.1604 «Временное руководство по испытаниям судов MASS»;
* MSC.1/Circ.1394/Rev.2 «Общее руководство по разработке целевых стандартов ИМО»;
* MSC.1/Circ.1610 «Первоначальное описание морских услуг в контексте электронной навигации»;
* MSC.1/Circ.1612 «Руководство по навигационному оборудованию и оборудованию связи, предназначенному для применения на судах, эксплуатирующихся в полярных водах»;
* MSC.1/Circ.1222/Rev.1 «Руководство по ежегодным испытаниям регистраторов данных рейса (VDR) и упрощенных регистраторов данных рейса (S-VDR)»;
* MSC-MEPC.5/Circ.15 «Поставка жидкого топлива соответствующего качества»;
* MSC.1/Circ.1212/Rev.1 «Пересмотренное Руководство по конструкциям и мерам, альтернативным по отношению к главам II-1 и III МК СОЛАС»;
* MSC.1/Circ.1614 «Временное руководство по спасательным средствам и мерам для судов, эксплуатирующихся в полярных водах»;
* MSC.1/Circ.1615 «Временное руководство по минимизации возникновения и последствия пожаров в помещениях с горизонтальным способом погрузки и
выгрузки (помещениях ро-ро) и помещениях специальной категории на пассажирских судах ро-ро»;
* MSC.1/Circ.1205/Rev.1. «Руководство по разработке руководств по эксплуатации и техническому обслуживанию для систем спасательных шлюпок».

**Унифицированные интерпретации, утвержденные на 101-й сессии КБМ**

* MSC.1/Circ.1605 «Унифицированная интерпретация Кодекса IGF»;
* MSC.1/Circ.1606 «Унифицированная интерпретация Кодекса IGC»;
* MSC.1/Circ.1607 «Перевозка видов продукции, указанных в главе 19, с внесением поправок в Кодекс IGC (резолюция MSC.370(93))»;
* MSC.1/Circ.1537/Rev.1 «Унифицированная интерпретация Кодекса IS 2008 г.»;
* MSC.1/Circ.1535/Rev.1 «Унифицированные интерпретации, относящиеся к Протоколу 1988 года Международной конвенции о грузовой марке 1966 года»;
* MSC.1/Circ.1539/Rev.1. «Унифицированная интерпретация главы II-1 МК
СОЛАС»;
* MSC.1/Circ.1616 «Унифицированная интерпретация главы II-2 МК СОЛАС в отношении правил II-2/9.2 («Ограничение пожара, тепловые и конструкционные границы»), II-2/9.7.5 («Ограничение пожара, системы вентиляции, вытяжные каналы камбузных плит») и II-2/10.10.4 («Пожаротушение, спецодежда пожарных, связь между пожарными»);
* MSC.1/Circ.1617 по унифицированной интерпретации Кодекса IGC в отношении п. 11.3.6 («Противопожарная защита и пожаротушение, системы пожаротушения распыленной водой») и 11.4.8 («Противопожарная защита и пожаротушение, порошковые системы пожаротушения»);
* MSC.1/Circ.1618 «Унифицированная интерпретация главы III МК СОЛАС в отношении правил III/20.11 («Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и инспекции, техническое обслуживание, тщательный осмотр, эксплуатационные испытания, капитальный и текущий ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и механизмов разобщения»), III/22.1.1 и III/32.1.1 («Индивидуальные спасательные средства, спасательные буи»)»;
* MSC.1/Circ.1416/Rev.1 «Унифицированная интерпретация правил II-1/28, II-1/29 и II-1/30 МК СОЛАС».