**MEPC74 – с 13 по 17 мая 2019 г.**

**74-я сессия КОМИТЕТА ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ**

**Рассмотрение и принятие поправок к обязательным инструментам**

Комитет рассмотрел окончательный текст проекта поправок к Приложениям I, II и V к Конвенции МАРПОЛ касательно электронных журналов регистрации и принял поправки резолюцией MEPC.312(74).

Указанные поправки к Приложениям I, II и V к Конвенции МАРПОЛ считаются принятыми с 1 апреля 2020 г. и вступают в силу с 1 октября 2020 г.

***Резолюция Комитета по защите морской среды (КЗМС/МЕРС) к Руководству по использованию электронных журналов регистрации в соответствии с МАРПОЛ***

73 сессия MEPC приняла резолюцию MEPC.318(74) в отношении Руководства по использованию электронных журналов записей в соответствии с МАРПОЛ.

МАКО предоставила свои комментарии к проекту Руководства, в частности, по использованию на существующих судах электронных систем регистрации озоноразрушающих веществ.

После обсуждения необходимости их повторного утверждения в свете поправок к Руководству и Конвенции МАРПОЛ, 74 сессия КЗМС/MEPC74 приняла решение, что электронные системы регистрации озоноразрушающих веществ/ODS, установленные до вступления в силу поправок к Конвенции МАРПОЛ, касающихся электронных журналов записей, и одобренные Администрацией без учета Руководства по использованию электронных журналов записей в соответствии с Конвенции МАРПОЛ, должны быть повторно одобрены Администрацией после вступления в силу вышеуказанных поправок с учетом Руководства.

***Поправки к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ в отношении остатков груза и устойчивых плавучих продуктов промывки танков***

74 сессия MEPC рассмотрела окончательный текст проекта поправок к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ в отношении остатков груза и устойчивых плавучих продуктов промывки танков и приняла поправки Резолюцией MEPC.313(74).

Отметив, что на этой сессии также должны быть приняты поправки к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ, напрямую связанные с поправками к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодексу IBC), 74 сессия MEPC согласилась привести дату вступления в силу этих поправок в соответствие с датой вступления в силу поправок к Кодексу IBC. Таким образом, 74 сессия MEPC согласилась, что датой вступления в силу поправок к Приложению II Конвенции МАРПОЛ будет 1 января 2021 г.

***Поправки к Приложению VI к конвенции МАРПОЛ в отношении электронных журналов записей и правила энергоэффективности для судов с ледовыми подкреплениями***

Комитет рассмотрел окончательный текст проекта поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ касательно электронных журналов регистрации и правила энергоэффективности/EEDI для судов с ледовыми подкреплениями и принял поправки Резолюцией MEPC.314(74).

Указанные поправки к Приложению VI к конвенции МАРПОЛ считаются принятыми с 1 апреля 2020 г. и вступают в силу с 1 октября 2020 г.

***Поправки к техническому кодексу NOX 2008 г.***

74 сессия КЗМС рассмотрела окончательный текст проекта поправок к Техническому кодексу NOX 2008 г. в отношении электронных журналов регистрации и требований к сертификации электрораспределительных систем и принял поправки резолюцией MEPC.315(74).

Указанные поправки к Техническому кодексу NOX считаются принятыми с 1 апреля и вступают в силу с 1 октября 2020 г.

74 сессия КЗМС/МЕРС отметила, что может потребоваться пересмотр пунктов технического кодекса NOX 2008 г. со ссылкой на журналы учета после последующих поправок на основании включения в Кодекс нового определения электронного журнала регистрации.

***Поправки к Кодексу IBC***

73 сессия КЗМС и 100 сессия КБМ одновременно утвердили проект поправок к главам 15, 16, 17, 18, 19 и 21 Кодекса IBC с целью принятия на текущей сессии. MEPC74 рассмотрел окончательный текст проекта поправок к кодексу IBC и принял поправки резолюцией MEPC.316(74).

Указанные поправки к Кодексу IBC считаются принятыми с 1 июля 2020 г. и вступают в силу с 1 января 2021 г.

74 сессия МЕРС отметила, что диапазоны класса нагревостойкости, указанные в п. 21.4.9.1.1 главы 21 Кодекса IBC, не соответствуют последним стандартам МЭК, и эта информация должна быть пересмотрена и обновлена в ходе следующего внесения изменений в главу 21.

74 сессия MEPC согласилась с предложением включить ссылку на Кодекс ПО как часть поправок к Кодексу IBC в целях приведения в соответствие с МАРПОЛ и СОЛАС, отметив, в частности, необходимость уточнения того, что обязательными являются только Части 1 и 2 Кодекса ПО.

Отмечая обеспокоенность наблюдателя МАКО относительно включения в проект поправок нового пункта 15.12, касающегося обнаружения сероводорода, и возможной субъективной оценки того, что этот пункт может стать дополнением к требованию, приведенному в п. 13.2.1 Кодекса, 74 сессия MEPC согласилась добавить его в конце
п. 15.12 Кодекса IBC:

«При условии соответствия требованию 13.2.1 Кодекса, приборы для измерения уровня токсичных испарений, разработанные и откалиброванные также контроля уровня сероводорода могут применяться в целях соответствия настоящему требованию».

Также было отмечено, что этот текст может использоваться при рассмотрении аналогичного вопроса в п. 4.24 Кодекса BCH.

74 сессия MEPC также отметила, что может потребоваться пересмотр циркуляра MSC-MEPC.5/Circ.7, в котором приводится Руководство по срокам замены существующих свидетельств на свидетельства, измененные вследствие вступления в силу поправок к главам 17 и 18 Кодекса IBC для обеспечения своевременного внедрения проекта поправок, и согласился направить этот вопрос на 25 сессию ESPH для дальнейшего рассмотрения.

***Поправки к Кодексу BCH***

74 сессия MEPC рассмотрела окончательный текст Кодекса ВСН (MEPC74/WP.7, приложение 6) и приняла поправки Резолюцией MEPC.317(74).

Указанные поправки к Кодексу ВСН считаются принятыми 1 июля 2020 г. и вступают в силу с 1 января 2021 г.

Согласно изменениям, внесенным в Кодекс IBC, текст п. 4.24 Кодекса по оборудованию для обнаружения сероводорода был изменен с целью разъяснения требования в отношении требования в п. 3.11.1, в значительной мере для предотвращения каких-либо предположений о том, что в соответствии с Кодексом потребуется дополнительное оборудование для обнаружения сероводорода.

***Резолюция Комитета по защите морской среды по вопросу поправок к Руководству 2017 г. в отношении дополнительных аспектов Технического кодекса NOX 2008 г. применительно к конкретным требованиям к судовым дизельным двигателям, оснащенным системами селективного каталитического восстановления (SCR) (резолюция MEPC.291(71))***

74 сессия MEPC приняла Резолюцию MEPC.319(74) по поправкам к Руководству 2017 г. в отношении дополнительных аспектов Технического кодекса NOX 2008 г. касательно определенных требований к судовым дизельным двигателям, оснащенным системами селективного каталитического восстановления (SCR).

**Нежелательные водные организмы в водяном балласте**

В соответствии с планом сбора и анализа данных для этапа накопления практических знаний, связанных с Конвенцией по управлению балластными водами, утвержденной MEPC72 (BWM.2/Circ.67), Секретариат предоставил MEPC74 сводные данные, полученные на сегодняшний день.

Секретариат разработал новую таблицу для размещения данных этапа накопления практических знаний в модуле контроля балластных вод в рамках Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве (ГИСИС), структурированную в соответствии с интерфейсами утвержденного плана сбора и анализа данных (BWM.2/Circ.67), которая была запущена в декабре 2018 г., что позволило странам-участникам начать предоставление данные (Циркулярное письмо № 3913).

MEPC74 утвердила BWM.2/Circ.67/Rev.1 в отношении пересмотренного плана сбора и анализа данных для этапа накопления практических знаний, связанного с Конвенцией по управлению балластными водами/BWM.

***Предложенные поправки и унифицированные интерпретации формы Международного свидетельства по управлению балластными водами***

74 сессия MEPC приняла на рассмотрение проект поправок к форме Международного свидетельства по управлению балластными водами (IBWMC) в отношении пунктов разделов «Описание используемого(ых) метода(ов) управления балластными водами» и «Размерения судна», как указано в приложении I к Конвенции по управления балластными водами.

С момента вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами/BWM были проведены освидетельствования судов, подпадающих под действие Конвенции, и выдано Международное свидетельство по управлению балластными водами (IBWMC) в соответствии с положениями E-1 и E-2 Конвенции. Однако, на практике было обнаружено, что форма IBWMC в отношении пунктов раздела «Описание используемых методов управления балластными водами» не охватывает определенные методы, которые могут отвечать требованиям конвенции по управлению балластными водами.

Китай и МАКО предоставили мотивировку предложенной необходимости внесения таких поправок в целях включения других средств соответствия Конвенции BWM, как предусмотрено положением B-3.

В этом отношении некоторые делегации выразили мнение, что целью раздела рассматриваемого Свидетельства было просто указать, на каком этапе судно находилось в условиях перехода от соответствия положению D-1 к соответствию положению D-2, тогда как подробные средства соответствия, как уже обсуждалось, будут изложены в BWMP.

Внесено компромиссное предложение по упрощенному внесению изменений в Свидетельство путем добавления одной новой опции (ячейки) в существующую форму Свидетельства, распространяющуюся на средства обеспечения соответствия указанным опциям без подробного описания этих опций.

74 сессия MEPC утвердила проект поправок к форме Международного свидетельства по управлению балластными водами с целью его принятия на 75 сессии MEPC.

***Унифицированные интерпретации формы Международного свидетельства по управлению балластными водами***

72 сессия MEPC утвердила унифицированную интерпретацию формы Международного свидетельства по управлению балластными водами, распространенного посредством BWM.2/Circ.66, и дала указания Секретариату актуализировать унифицированную интерпретацию с соответствующими ссылками на Кодекс по одобрению систем управления балластными водами (Кодекс BWMS) и предоставить ее на 74 сессию MEPC на следующей сессии после вступления Кодекса в силу.

Принимая во внимание тот факт, что в свете даты вступления кодекса BWMS в силу 13 октября 2019 г., и отмечаю, что 74 сессия MEPC была последней сессией, проведенной до этой даты, 74 сессия MEPC утвердила унифицированную интерпретацию приложения I (форма Международного свидетельства по управлению балластными водами) Конвенции BWM и дала указание Секретариату разослать ее посредством BWM.2/Circ.66/Rev.1.

***Приемосдаточные испытания систем управления балластными водами***

71 сессия КЗМС поручила 4 сессии Подкомитет ИМО по осуществлению документов ИМО внести Руководство по промежуточному освидетельствованию, как указано в BWM.2/Circ.7, в проект Руководства по гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств 2017 г./ HSSC и внести в вышеуказанное Руководство положения по оценке соответствия отдельных систем управления балластными водами положению D-2 в связи с их вводом в эксплуатацию (MEPC71/17, 4.41).

В ходе 72 сессии MEPC было отмечено, что оценка систем управления балластными водами/BWMS в связи с их вводом в эксплуатацию была, по сути, предписана правилом
E-1.1.1 Конвенции BWM и 8.2.5 и 8.3.6 Кодекса BWMS; однако, нормативная база для объекта освидетельствования (BI) 1.1.2.19 была неполной в части отбора проб и анализа.

73 сессия MEPC утвердила BWM.2/Circ.70 по Руководству о приемосдаточных испытаниях систем управления балластными водами и запросила правительства государств-участников и международные организации представить к этой сессии предложения с целью внесения поправки в соответствующий обязательный инструмент для проведения приемосдаточных испытаний, а также во временные меры для решения этого вопроса до вступления в силу такой поправки.

Всем делегациям, высказавшимся в поддержку поправок, следует провести конвенционные освидетельствования для обязательных приемосдаточных испытаний систем BWM.

74 сессия MEPC утвердила проект поправок к правилу E-1 Конвенции BWM с целью их одобрения на 75 сессии MEPC.

Любые поправки не вступят в силу как минимум до октября 2021 г., в то время как приемосдаточные испытания систем BWM представляют собой срочную необходимость и должны уже быть проведены в соответствии с Руководством по пусконаладочным испытаниям систем управления балластными водами (BWM.2/Circ.70).

В этой связи некоторые делегации предложили, что следует способствовать раннему внедрению любых таких поправок.

74 сессия MEPC поддержала мнение, что приемосдаточные испытания должны начаться по возможности скорее в соответствии с BWM.2/Circ.70 и согласились отразить это решение в требуемой резолюции для принятия соответствующих поправок к обязательным инструментам.

Она также согласилась с мнением, что приемосдаточные испытания не должны применяться к судам, установившим системы BWM и сертифицированным на соответствие правилу D-2.

74 сессия MEPC подтвердила, что анализ, проведенный в контексте приемосдаточных испытаний, будет носить справочный характер, и согласилась отразить это в требуемой резолюции для принятия соответствующих поправок к обязательным инструментам.

***Стандарт по подтверждению систем мониторинга соответствия балластных вод***

Различные методы справочного и подробного анализа балластных вод для пробного использования в соответствии с Конвенцией по управлению балластными водами (Конвенция BWM) и Руководством (G2) приведены в BWM.2/Circ.42/Rev.1, а прочие методы находятся в разработке. Однако, международные стандартные методы сертификации этих справочных методов отсутствуют.

Дания внесла предложения по стандарту для подтверждения систем мониторинга соответствия балластных вод, направленных на проведение справочного анализа для проверки эффективности системы BWM до выдачи Международного свидетельства по управлению балластными водами. В ходе последующего обсуждения все делегации высказались в поддержку документа. Некоторые делегации отметили потенциальную возможность параллельного выполнения соответствующих работ в рамках ISO, также была подтверждена необходимость проведения приемосдаточных испытаний до окончательного утверждения настоящего стандарта.

***Применение Конвенции BWM к специальным типам судов***

Делегации Российской Федерации и Турции предоставили вводную часть описания трудностей, обнаруженных в ходе применения конвенции BWM к специальным типам судов.

74 сессия MEPC подтвердила, что некоторые суда могут столкнуться с трудностями при обеспечении соответствия Конвенции. Некоторые делегации выразили мнение, что Конвенция не предоставляет альтернативных вариантов, в частности, в рамках правила
B-3.7, которые могут применяться Администрациями при рассмотрении таких случаев.

К упомянутым примерам относились решения для портов, такие как обработка на берегу или на базе барж, портовые приемные сооружения, использование груза для контроля дифферента судна, использование питьевой или пресной воды и пр.

Все делегации, высказавшиеся по этому вопросу, пришли к согласованному мнению, что такое руководство по вариантам обеспечения соответствия Конвенции, которая была бы направлена на все суда, а не на суда специальных типов, была бы полезна для Администраций и отрасли в целом.

В связи с этим Группа решила, что эта цель может быть достигнута путем пересмотра существующего руководства, такого как, вышеупомянутый BWM.2/Circ.44, в целях расширения применимости и углубления ее содержания либо при помощи нового циркуляра.

Пленарное заседание попросило предоставить 7 сессии Подкомитета ИМО по предупреждению загрязнения и реагированию/PPR конкретные предложения по вариантам, отличным от систем BWM, в целях соответствия Конвенции BWM в дополнение к перечисленным в BWM.2/Circ.44.

**Загрязнение атмосферы с судов и энергоэффективность**

6 сессия Подкомитета PPR согласовала проект поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ в поддержку согласованного внедрения 0,50% предельного содержания серы, включающего поправки к следующим документам:

* Правило 1 по применению правила;
* Правило 2, содержащее определения «содержание серы в топливе», «топливо с низкой температурой вспышки», «образец, предоставленный в соответствии с МАРПОЛ», «используемый образец» и «бортовой образец»;
* Правило 14 в отношении использования и процедур отбора проб на борту судна, а также процедур подтверждения испытаний образца топлива на соответствии требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ;
* Приложение VI, касающееся подтверждения образцов топлива на топлива на соответствие Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.

74 сессия MEPC утвердила проект поправок к правилам 1, 2, 14 и 18 дополнений I и VI Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ с целью принятия на 75 сессии MEPC.

Признавая некоторые сомнения в отношении удаления этапа 2 процедуры подтверждения дополнения VI на 6 сессии PPR, Группа согласовала альтернативный текст, заменяющий пп. 2.6 и 4.6 приложения VI, предоставляющий полномочному органу гибкость оценки окончательного результата, полученного из лаборатории для определения соответствия топлива применимому предельному значению содержания серы.

***Проект Руководства 2019 г. по согласованному внедрению 0,50% предела содержания серы в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ***

74 сессия MEPC приняла резолюцию MEPC.320 (74) в отношении Руководства 2019г. по согласованному внедрению 0,50% предельного значения содержания серы в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ.

5 сессия Подкомитета PPR согласилась разработать единый пакет руководств по «Согласованному внедрению правила 14.1.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ».

6 сессия Подкомитета PPR согласовала проект Руководства 2019 г. по согласованному внедрению 0,50% предельного значения содержания серы в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ для предоставления на 74 сессию MEPC с целью последующего принятия.

На Межсессионном заседании по согласованному внедрению правила 14.1.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ было принято решение о разработке проекта циркуляра КЗМС в отношении руководства по планированию внедрения на судах на 2020г.

План внедрения на судах не будет иметь обязательный характер и не потребует утверждения Администрацией.

6 сессия Подкомитета PPR согласовала Отчет о недоступности топлива (FONAR), как указано в приложении 1 к проекту руководства по согласованному внедрению 0,50% предельного содержания серы.

Следует отметить, что правило 18.2.4 Приложения VI к конвенции МАРПОЛ не предусматривает возможности предоставления информации FONAR порту, не обеспечившему соответствующее нефтяное топливо в противоположность правилу 18.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, и что модуль приемного сооружения порта в ГИСИС может предоставить модель для рассмотрения этого вопроса.

74 сессия MEPC также обратила внимание на предоставленную наблюдателем от Международного морского форума нефтедобывающих компаний/OCIMF информацию по разработке общеотраслевого руководства по вопросам потенциальной безопасности и эксплуатации в отношении поставки и использования топлива с максимальным содержанием серы 0,50% ч/млн. OCIMF подтвердил, что совместное отраслевое руководство включает информацию из проекта ISO PAS 23263, насколько это возможно, что общеотраслевое руководство должно выйти в августе 2019 г.

ISO высказала соображение о подготовке Общедоступной спецификации (PAS) 23263, содержащей руководство по применению существующего стандарта на судовое топливо ISO 8217 в отношении марок топлива, отвечающих требованию по предельному значению содержания серы 0,50%, которая должна быть опубликована в этом году.

***Проект руководства 2019 г. по контролю судов со стороны государства порта в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ***

74 сессия MEPC приняла Резолюцию MEPC.321(74) в отношении руководства 2019 г. по контролю судов со стороны государства порта в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ - глава 3.

74 сессия MEPC согласилась включить новый пункт 2.1.6 с описанием контроля возможных несоответствий между содержанием серы в бункерной расписке и результатами независимых испытаний коммерческих образцов, отобранных на судне в ходе бункеровки.

Также было принято решение включить в проект Руководства новое приложение, содержащее руководящие указания для инспекторов государственного портового контроля на случай заявления о недоступности подходящего топлива, и использовавших Отчет о недоступности нефтяного топлива (FONAR), являющийся приложением к проекту Руководства 2019 по согласованному внедрению 0,50% предельного значения содержания серы на основании Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

После рассмотрения Группа согласилась включить поправки относительно NOX.

***Проект руководства о государственном портовом контроле по чрезвычайным мерам для решения вопроса о несоответствующем топливе***

74 сессия MEPC утвердила MEPC.1/Circ.882 в отношениируководства о государственном портовом контроле в отношении чрезвычайных мер для решения вопроса о несоответствующем топливе.

74 сессия MEPC согласилась, что проект Руководства должен рассматривать любые вопросы, связанные с несоответствием топлива, и не должен быть ограничен по времени или применяться исключительно в ситуациях недоступности топлива после вступления в силу мирового предельного значения содержания серы.

***Заблаговременное применение одобренных поправок к процедурам подтверждения образца топлива в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ***

74 сессия MEPC утвердила MEPC.1/Circ.881 об Уведомлении о заблаговременном применении процедур подтверждения образца топлива в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ (правила 18.8.2 или 14.8).

Оно направлено на обеспечение согласованного подхода к подтверждению предельного содержания серы в топливе до вступления в силу утвержденных поправок к дополнению к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.

В целях обеспечения согласованного подхода к подтверждению предельного содержания серы в топливе, поставленном, используемом или перевозимом на борту судна до вступления в силу одобренных поправок, государствам-участникам предлагается применить одобренные поправки к дополнению VI Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, относящиеся к процедуре подтверждения образцов топлива в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ (правило 18.8.2 или правило14.8), содержащиеся в дополнении к настоящему Циркуляру, до их вступления в силу.

***Проект циркуляра КЗМС к руководству 2019 г. по отбору проб на борту судна для подтверждения содержания серы в топливе, используемом на борту судов***

74 сессия MEPC утвердила MEPC.1/Circ.864/Rev.1в отношении руководства 2019 г. по отбору проб на борту судна для подтверждения содержания серы в топливе, используемом на борту судов.

***Руководство по индикации текущего соответствия в случае отказа отдельного контрольно-измерительного прибора и рекомендуемые действия в случае несоответствия приёмника расширенного группового вызова/EGCS положениям Руководства***

MEPC74 утвердил MEPC.1/Circ.884 в отношении руководства по индикации текущего соответствия в случае отказа отдельного контрольно-измерительного прибора и рекомендуемые действия в случае несоответствия приемника EGCS положениям Руководства.

При возникновении неисправности измерительных приборов контроля уровня выбросов или сброса воды (pH, ПАУ, помутнение) судно должно вести отчетные данные о промежуточной индикации для демонстрации соответствия.

О любых неисправностях приемника EGCS, длительность которых составляет более одного часа, или повторяющихся неисправностях следует докладывать Администрации государства флага и порта совместно с описанием шагов, предпринятых оператором судна для устранение неисправности.

По своему усмотрению Администрация государства флага и порта может учесть эту информацию и прочие соответствующие обстоятельства для определения соответствующих мер, которые должны быть предприняты в случае отказа приемника EGCS, включая неприменение мер.

***Проект циркуляра КБМ-КЗСМ о поставке соответствующего топлива поставщиками***

74 сессия MEPC утвердила с обязательным последующим утверждением на 101 сессии Комитета MSC, проект циркуляра КБМ-КЗСМ о поставке соответствующего топлива поставщиками.

***Руководство по передовой практике для государства-участника/прибрежного государства***

На 73 сессии MEPC был утвержден MEPC.1/Circ.875/Add.1 в отношении руководства по передовой практике для поставщиков топлива в целях обеспечения качества поставляемого на суда топлива.

74 сессия MEPC утвердила MEPC.1/Circ.883 в отношении руководства по передовой практике для государства-участника/прибрежного государства.

Эти передовые практики предназначены для содействия странам-участникам в выполнении их обязанностей в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ, обеспечения эффективной реализации и контроля за соблюдением конвенционных требований, установленных этим дополнением.

74 сессия MEPC, в целом, признала пользу схемы добровольного лицензирования бункеровщиков для обеспечения качества и соответствия нефтяного топлива.

Группа согласилась включить новый пункт с рекомендациями для стран-участников или других соответствующих инстанций, желающих выполнить это, о решении установления или продвижения схемы лицензирования бункеровщиков.

Признавая существующие или планируемые схемы лицензирования бункеровщиков в различных странах-участниках, 74 сессия MEPC приняла решение сохранить предложенный пример лицензии бункеровщика, содержащейся в приложении к документу MEPC74/5/4, для рассмотрения на следующей сессии.

***Совершенствование внедрения реализации правила 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ***

73 сессия MEPC представила дальнейшие конкретные предложения по совершенствованию внедрения правила 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, в частности, по качеству топлива и предоставлению информации о недоступности соответствующего топлива, включая оптимизацию модуля ГИСИС в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ в целях обеспечения сбора и анализа данных.

74 сессия MEPC утвердила MEPC.1/Circ. о предоставлении данных касательно доступности и качества топлива в ГИСИС в целях обеспечения лучшего понимания согласованного внедрения предельного значения содержания серы 0,50% ч/млн в соответствии с Приложением VI к Конвенции МАРПОЛ.

Следует отметить, что с целью содействия судоходным компаниям при внедрении мирового предельного значения содержания серы в судовом топливе, Международная палат судоходства/ICS при поддержке Азиатской ассоциации судовладельцев/ASA и Ассоциации судовладельцев Европейского сообщества/ECSA было разработано несколько бесплатных подробных рекомендаций по планированию внедрения в целях обеспечения соответствия всей отрасли судоходства с этим нормативным фактором, меняющим развитие ситуации.

Руководство для судоходных компаний и экипажей судов при подготовке мер на соответствие с Директивой об ограничении максимального содержания серы в судовом топливе 202 г., доступно по следующей ссылке:

<http://www.ics-shipping.org/free-resources/2020-sulphur-compliance>

***Анализ коэффициента конструктивной энергоэффективности/ККЭЭ/EEDI, требуемый в соответствии с правилом 21.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ***

73 сессия MEPC предложила предоставить конкретные предложения по разработке проекта поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ по усилению коэффициента конструктивной энергоэффективности этапа 3 для дальнейшего рассмотрения на 74 сессии MEPC с целью одобрения.

73 сессия MEPC поручила Корреспондентской группе по проведению анализа ККЭЭ за пределами этапа 2 дальнейшую разработку вышеуказанного проекта поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.

74 сессия MEPC, отозвав решение 73 сессии MEPC, рассмотрела поправки применительно к газовозам, контейнеровозам, судам генгруза, рефрижераторным судам, комбинированным грузовозам, газовозам СПГ и круизным пассажирским судам с нестандартной двигательной установкой на основании отчета Корреспондентской группы.

74 сессия MEPC одобрила проект поправок к таблице 1 правила 21 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ с целью их принятия на 75 сессии MEPC.

Заинтересованные делегации могут предоставить документы с предложением альтернативных значений ККЭЭ на рассмотрение следующей сессии до принятия проекта поправок к значениям ККЭЭ для контейнерных судов, включая текст проекта поправок.

73 сессия MEPC решила сохранить текущие требования ККЭЭ этапа 3 для танкеров и навалочных судов. Тем не менее, 74 сессия MEPС рассмотрела предложение о поправках к правилу 21.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ относительно справочных линейных параметров показателя ККЭЭ для очень крупных судов навалочного типа.

По мнению инициаторов этих поправок, штрафы к более эффективным навалочным судам применяться не должны; решение состоит в использовании константы после определенного порогового тоннажа, нежели экстраполирование базисной линии, что представляет собой подход, применяемый для изменения положений в отношении грузовых и пассажирских судов ро-ро.

74 сессия MEPC утвердила проект поправок к правилу 21 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении факторов снижения ККЭЭ и параметров определения базисной линии для навалочных судов с целью принятия на 75 сессии MEPC.

***Проект поправок к правилу 20 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и поправок к Руководству по методу расчета полученного коэффициента конструктивной энергоэффективности/ККЭЭ 2018 г. для новых судов (резолюция MEPC.308(73))***

73 сессия MEPC рассмотрела поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении обязательного предоставления отчетности о подтвержденных ККЭЭ/EEDI для новых судов применительно к ККЭЭ этапа 0, этапа 1 и последующих этапов ККЭЭ.

74 сессии MEPC было представлено на рассмотрение предложение о поправках к правилу 20 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, требующее предоставления обязательной отчетности проверенных полученных значений EEDI и соответствующей информации для судов, подпадающих под фазы 0 и 1, и проверенных значений EEDI, а также соответствующей информации для любого нового будущего судна, подпадающего под действие правила 21 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.

74 сессия MEPC утвердила проект поправок к правилу 20 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ с целью принятия на 75 сессии MEPC.

Предложенные поправки, изменяющие 30 и 90 дней на семь месяцев в новом правиле 20.3.1 и 20.3.2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, позволят Администрациям или должным образом признанным организациям дважды в год предоставлять Организации обобщенный пакет данных по ККЭЭ.

74 сессия MEPC приняла Резолюцию MEPC.322(74) в отношении поправок к Руководству по методу расчета полученного конструктивного коэффициента энергоэффективности/ККЭЭ 2018 г. для новых судов (резолюция MEPC.308(73)).

***Возможное представление ККЭЭ этапа 4***

74 сессия MEPC согласилась создать Корреспондентскую группу по возможному представлению ККЭЭ этапа 4.

***Ограничение мощности на валу и минимальная тяговая мощность для обеспечения маневренности судов в неблагоприятных условиях***

73 сессия MEPC согласилась рассмотреть требования ККЭЭ этапа 3 на основании применения временного Руководства 2013 г. по определению минимальной движущей силы, предлагая техническое решение возможных конфликтов между требованиями ККЭЭ и минимальной требуемой тяговой мощности, а также обеспечения маневренности судов в неблагоприятных условиях.

Многие делегации поддержали дальнейшую разработку и применение ограничения мощности на валу («ShaPoLi»), отметив, что это был единственный возможный вариант, который мог потенциально способствовать совершенствованию энергоэффективности в вопросах минимальной мощности, особенно для больших навалочных судов и нефтеналивных танкеров, и мог применяться для отбора мощности в экстремальных погодных условиях.

Некоторые делегации отметили, что существуют важные технические барьеры, которые все еще следует устранить, включая вопросы о том, какая мощность двигателя должна использоваться для сертификации судового дизельного двигателя на наличие выбросов NOX и может ли оптимальный гребной винт применяться в неблагоприятных погодных условиях или только при нормальных условиях эксплуатации.

74 сессия MEPC призвала государства-участники и международные организации на следующей сессии предоставить дальнейшую информацию и конкретные предложения об ограничении мощности на валу.

74 сессия MEPC одобрила MEPC.1/Circ.795/Rev.4 в отношении унифицированных интерпретаций к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, включающий унифицированные интерпретации для:

* Правила 13.2.2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении времени замены или добавления двигателя;
* Правила 13.5.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении применимости требований к отчетности при замене двигателей (Ярус/Tier II) в соответствии с резолюцией MEPC.230(65));
* Правила 14.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении применения требования к содержанию серы в топливе для аварийного оборудования, и
* Правила 16.9 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении судовых инсинераторов.

***Влияние международного судоходства на Арктику вследствие выбросов технического углерода***

6 сессия Подкомитета ИМО по предупреждению загрязнения и реагированию/PPR завершила работу над документом «Рассмотрение влияния международного судоходства на Арктику вследствие выбросов технического углерода» в соответствии с техническим заданием, полученным на 62 сессии MEPC.

74 сессия MEPC рассмотрела требование 6 сессии Подкомитета PPR в отношении предоставления инструкций к дальнейшей работе по снижению влияния международного судоходства на Арктику вследствие выбросов технического углерода, принимая во внимание имеющиеся в настоящий момент выходные документы, включая упрощенные сборники определенных потенциальных мер регулирования и руководства, определяющие области возможной работы в будущем.

Подавляющее большинство в целом поддержало проект технического задания по снижению воздействия на Арктику со стороны международного судоходства вследствие выбросов технического углерода для дальнейшего рассмотрения на 7 сессии Подкомитета PPR и, соответственно с целью передачи на рассмотрение 74 сессии MEPC.

 **Сокращение выбросов парниковых газов/ПГ с судов**

73 сессия MEPC, утверждая Программу последующих действий Первоначальной стратегии до 2023 г., отметил что, принимая во внимание высокую рабочую нагрузку, возникающую в связи с последующими действиями, важно обеспечивать усиленную поддержку в отношении организации рабочей структуры для обеспечения реализации последующих действий, и призвал страны-участников предоставить конкретные предложения, позволяющие достичь взвешенное решение или рекомендации в ходе этой сессии.

Корреспондентская группа столкнулась с ограничениями, так как переговоры при личной встрече заменить невозможно; оптимальным решением стала организация поддержки постоянной технической группой, это дало подкомитету преимущество без последствий для бюджета, так как перевод не требовался, и это решение оказалось более гибким, чем межсессионные заседания рабочей группы, что обеспечило создание подгруппы, сосредоточенной на внедрении Первоначальной стратегии;

74 сессия MEPC согласился с привлечением Совета к работе над этим вопросом, а также с тем, что проблема может быть рассмотрена на следующей сессии. Для организации последующей работы потребовалось более подробное рассмотрение вопроса.

74 сессия MEPC утвердила проведение шестого межсессионного заседания рабочей группы по снижению выбросов ПГ с судов (6 сессия ISWG-GHG) с 11 по 15 ноября 2019 г.

Эта рабочая группа по системам информации должна:

* рассмотреть конкретные предложения по усовершенствованию эксплуатационной энергоэффективности существующих судов с целью разработки проекта поправок к главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и сопутствующим руководствам;
* рассмотреть конкретные предложения по сокращению выбросов метана и выбросов летучих органических соединений (ЛОС);
* рассмотреть проект резолюции КЗМС, побуждающий стран-участников разработать и актуализировать Национальный план добровольных действий (NAP), направленных на снижение выбросов ПГ со стороны международного судоходства, а также к разработке сопутствующих руководств;
* далее рассмотреть конкретные предложения по поощрению применения альтернативного низкоуглеродного или безуглеродного топлива, включая разработку руководства по жизненному циклу ПГ/интенсивности выброса углерода для всех применимых типов топлива и схем поощрения;
* рассмотреть конкретные предложения по усовершенствованию эксплуатационной энергоэффективности существующих судов с целью разработки проекта поправок к главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и сопутствующих руководств.

***Четвертое исследование ИМО по ПГ***

Программа последующих действий Первоначальной стратегии до 2023 г. определила, что на этой сессии необходимо инициировать Четвертое исследование ИМО по ГП для рассмотрения доклада о ходе выполнения работ на 75 сессии MEPC (весной 2020 г.) и заключительного доклада на 76 сессии MEPC (осенью 2020 г.).

74 сессия MEPC запросил Секретариат инициировать Четвертое исследование ИМО по ПГ; сразу по завершении сессии Секретариат выпустит циркулярное письмо с приглашением на тендер по Четвертому исследованию ИМО по ПГ.

***Резолюция КЗМС по стимулированию сотрудничества между портом и секторами судоходства по сокращению выбросов ПГ с судов***

74 сессия MEPC приняла резолюцию MEPC.323(74) о приглашении стран-участников к стимулированию добровольного сотрудничества между портом и судоходной отраслью в части сокращения выбросов ПГ с судов.

Проект резолюции призывает страны-участники ускорить рассмотрение и принятие портами в рамках их юрисдикции мер по сокращению выбросов ПГ с судов, включая:

(a) береговую установку электроснабжения (предпочтительно из возобновляемых источников);

(b) безопасную и эффективную бункеровку энергоэффективного топлива с низким и нулевым содержанием углерода;

(c) поощрение перехода на низкоуглеродное и безуглеродное судоходство;

(d) поддержка оптимизации заходов в порт.

***Завершение процедуры оценки влияния меры на государства-участники***

Первоначальная стратегия определила, что влияние меры на государства-участники должно оцениваться и приниматься во внимание, как соответствующее, до принятия меры и что Программой последующих действий Первоначальной стратегии до 2023 г. предусмотрено завершение процедуры оценки воздействия на страны в ходе 74 сессии MEPC.

Особое внимание следует уделить потребностям развивающихся стран, особенно малых островных развивающихся государств (SIDS) и наименее развитых стран (LDCs). В соответствующих случаях следует проводить оценку и изучение непропорционально неблагоприятного воздействия.

***Последний одобренный MEPC.1/Circ в отношении Процедуры оценки воздействий***

Процедура состоит из четырех этапов:

* Этап 1: первоначальная оценка воздействия, которая должна быть представлена в составе первоначального предложения на 74 сессии MEPC в отношении потенциально возможных мер;
* Этап 2: предоставление документа(ов) с комментариями, если таковые имеются;
* Этап 3: подробный ответ, если требуется в соответствии с комментирующим документом(документами); и
* Этап 4: комплексная оценка воздействия в соответствии с требованиями 74 сессии MEPC.

Длительность процедуры оценки воздействия может варьироваться от одного до четырех заседаний в зависимости от уровня требуемой оценки и рассмотрения меры Комитетом по защите морской среды перед одобрением.

***Рассмотрение конкретных предложений о целесообразных краткосрочных мерах***

В ходе пленарного заседания было принято решение, что все меры будут рассмотрены на последующих заседаниях, а краткосрочные меры будут приняты до 2023 г. в целях достижения результатов к 2030 г., и меры должны быть практически осуществимыми, реализуемыми и подтверждаемыми и, при необходимости, будут соответствовать Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.

Меры также должны быть сбалансированными и по своему характеру глобальными, что обеспечит единые условия для всех. На 74 сессии MEPC было также отмечено, что предложенные меры должны быть целевыми и должны включать действия по обеспечению энергоэффективности существующих судов, оптимизации и снижению скорости, использованию альтернативных видов топлива и реализации национальных планов действий.

На 74 сессии MEPC была отмечена взаимосвязь некоторых процессов, например, усиление схем управления энергоэффективностью судна/SEEMP, разработка целевых правил для существующих судов и идентификация применимых показателей эксплуатационной энергоэффективности.

Также была отмечена потребность в дальнейшей оптимизации и консолидации для организации последующей разработки целесообразных мер параллельно с изучением их воздействия на государства-участники.

Выявлены многочисленные взаимосвязи между:

* подходом 1 (повышение энергоэффективности существующих судов, строящейся на основе ККЭЭ), подходом 3 (повышение энергоэффективности существующих судов, строящейся на основе Схемы управления энергоэффективностью судна/SEEMP), подходом 4 (определение применимых показателей эксплуатационной энергоэффективности) и подходом 5 (разработка механизма оптимизации и снижения скорости);
* подходом 6 (разработка нормативных мер по сокращению выбросов метана) и подходом 7 (разработка нормативных мер по сокращению выбросов летучих органических соединений (ЛОС))
* подходом 10 (инициирование и поддержка научных исследований и разработок), подходом 11 (разработка схем поощрения первопроходцев), подходом 12 (разработка руководств по жизненному циклу ПГ/ выбросам углерода для всех типов топлива) и подходом 13 (реализация программы эффективного использования альтернативного низкоуглеродного и безуглеродного топлива).

74 сессия MEPC отметила заключение наблюдателя МАКО, подчеркивающее необходимость для инициатора и 74 сессии MEPC рассмотреть аспекты внедрения целесообразной меры. МАКО подчеркнула, что без первичного рассмотрения способов внедрения целесообразных мер существует риск нереализации полного потенциала меры по сокращению выбросов ПГ.

Под «внедрением» МАКО подразумевает действия, которые должны осуществляться судовладельцами и экипажами судов, подтверждение внедрения, проводимые Администрациями или признанными организациями, действующими на основании их поручения, а также приведение их в исполнение государствами флага и порта.

Следует подчеркнуть, что особое внимание уделяется мерам в отношении существующих судов. Суда эксплуатируются в течение нескольких десятков лет, а следовательно, существующие на сегодняшний день суда, скорее всего, останутся на рынке до 2030 г. Следовательно до 2030 г. эффект замены всего флота новыми судами весьма ограничен.

Более того, поскольку большинство существующих судов на данный момент не подпадают под действие требования ККЭЭ/EEDI (суда, построенные до вступления ККЭЭ в силу), будет иметься большое количество судов, к которым до 2030 г. не будут применимы обязательные требования к энергоэффективности.

***Рассмотрение конкретных предложений о целесообразных средне-/долгосрочных мерах***

5 сессия ISWG-GHG рассмотрела конкретные предложения по целесообразным мерам и обеспечила сопоставление данных в отношении целесообразных средне-/ долгосрочных мерах, сосредоточенных на применении альтернативного низкоуглеродного или безуглеродного топлива.

Некоторые делегации подчеркнули необходимость начала работ с целесообразными средне- и долгосрочными мерами до 2023 г. с упором на применение альтернативного низкоуглеродного и безуглеродного топлива, а также то, что Группа должна иметь открытую установку в отношении применимых вариантов политики.

 **Дальнейшая работа, вытекающая из Плана действий в отношении морского пластмассового мусора с судов**

73 сессия MEPC приняла План действий в отношении морского пластмассового мусора с судов (резолюция MEPC.310(73)) (План действий) и согласилась, что меры, указанные в Плане действий, будут пересмотрены в ходе 74 сессии MEPC на основе предложений о последующих действиях. Основываясь на этом анализе КЗМС даст Подкомитету PPR или другим подкомитетам указания, сообразно обстоятельствам, по выполнению только тех действий, для которых был тщательно разработан объем работ.

73 сессия MEPC создала Корреспондентскую группу по работе с морским пластмассовым мусором с судов и дал ей следующие указания:

* определить вопросы, которые должны быть рассмотрены в рамках исследования ИМО, в части морского пластмассового мусора с судов;
* определить наиболее приемлемый механизм проведения исследования;
* разработать матрицу нормативной базы, определяющую все международные нормативные инструменты и передовые практики, связанные с вопросом морского пластмассового мусора с судов.

В соответствии с Планом действий меры подразделяются на следующие категории:

* действия, которые могут быть выполнены соответствующими Подкомитетами сейчас и которые могут рассматриваться как краткосрочные;
* действия, которые могут зависеть от результатов исследования ИМО в отношении морского пластмассового мусора с судов, или других соответствующих исследований, ориентированных на последующее развитие, которые определяются как среднесрочные, и
* действия, которые требуют конкретных предложений на 74 сессии MEPC, ориентированных на последующее развитие и, следовательно, определяемые как долгосрочные.

В ходе рассмотрения действий пунктов 10 и 11 плана действий, относящихся к обязательной отчетности о контейнерах, затерянных в океане, и способах передачи информации о их местонахождении, комитет по защите морской среды обсудил варианты их дальнейшего развития.

КЗМС попросил Подкомитет по перевозке грузов и контейнеров/CCC и Подкомитет по мореплаванию, связи, поиску и спасанию/NCSR при изучении вопроса морского пластмассового мусора с судов отметить важность проблемы утерянных в море контейнеров.

Многие делегаты поддержали разработку стратегии ИМО, направленной на изучение вопроса морского пластмассового мусора с судов, с целью руководства, мониторинга и надзора за внедрением Плана действий.

Стратегия должна быть прагматичной и достижимой; она может быть представлена в виде сводного документа, отражающего предпосылки, цели, схематический график и таблицу классификации кратко-, средне- и долгосрочных действий.

***Разработка проекта технического задания для исследования ИМО по морскому пластмассовому мусору с судов***

74 сессия MEPC утвердил проект технического задания для исследования ИМО по морскому пластмассовому мусору с судов.

Объединенной группой экспертов по научным аспектам загрязнения морской среды (GESAMP) недавно была создана Рабочая группу по источникам морского пластмассового мусора (GESAMP WG 43) при поддержке Всемирной организации по продовольствию/FAO и ИМО, общей целью которой является обеспечение более широкого понимания источников морского мусора, в частности, в отраслях судоходства и рыболовства.

MEPC признал, что информация о деятельности Рабочей группы GESAMP WG 43 будет доведена до некоторых участников будущего исследования ИМО по морскому пластмассовому мусору с судов.

 ***Предотвращение загрязнения и реагирование***

74 сессия MEPC согласовала:

* оценку продукции, выполненную ESPH 24, и ее соответственное включение в перечни 1, 2, 3 и 5 MEPC.2/Circ.24 (выпущен 1 декабря 2018 г.)
* оценку чистящих присадок, выполненную ESPH 24, и отметила их включение в Приложение 10 к MEPC.2/Circ.24
* оценку продуктов и чистящих присадок, выполненную Рабочей группой ESPH на 6 сессии Подкомитета PPR 6, и их включение соответственно в Приложения 1, 3 и 10 следующей версию циркуляра MEPC.2 (т.е. MEPC.2.Circ.25), который будет выпущен в декабре 2019 г.

***Применение циркуляра MEPC.2 в отношении парафиноподобных продуктов***

74 сессия MEPC одобрила MEPC.1/Circ.885 к Руководству по внедрению предварительной категоризации жидких веществ в соответствии с Приложением II к Конвенции МАРПОЛ и Кодексом IBC в отношении парафиноподобных продуктов.

***Перевозка биотопливных смесей и грузов в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ***

6 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 MEPC.2|Circular и включил ссылку на правило VI/5.2 СОЛАС о запрете смешивания наливных жидких грузов и производственных процессов в ходе морских рейсов.

Как следствие, 74 сессия MEPC одобрила, при условии последующего одобрения на 101 сессии КБМ, проект циркуляра MSC-MEPC.2 к Руководству 2019 г. по перевозке смесей биотоплив и грузов в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ.

***Предварительная оценка жидких веществ, перевозимых наливом***

74 сессия MEPC одобрила пересмотренное Руководство по предварительной оценке жидких веществ, перевозимых наливом, которое должно быть выпущено в виде MEPC.1/Circ.512/Rev.1.

Руководство включает в себя поправки, отражающие изменение глав 17, 18, 19 и 21 Кодекса IBC, а также новый раздел 9.

***Категоризация и классификация продукции***

После окончательного рассмотрения проекта пересмотренных глав 17, 18, 19 и 21 Кодекса IBC, которые были одобрены на 73 сессии MEPC, 6 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.

74 сессия MEPC утвердила, при условии последующего одобрения на 101 сессии MSC, актуализированные Решения в отношении категоризации и классификации продукции, которые будут выпущены в форме PPR.1/Circ.7.

***Проект поправок к Конвенции AFS***

6 сессия Подкомитета PPR согласовала следующий проект поправок к Конвенции AFS с целью одобрения на 74 сессии MEPC и последующего принятия:

* проект поправок к Приложению 1 (Меры контроля за противообрастающими системами) к Кконвенции AFS для включения мер контроля за сайбутрином,
* проект поправок к Дополнению 1 Приложения 4 к Конвенции AFS (образец формы Международного свидетельства о противообрастающей системе (IAFSC)).

На рассмотрение 74 сессия MEPC были представлены изменения проекта поправок к Конвенции AFS, в частности, исключение проекта положений, касающихся удаления или герметизации противообрастающих систем с содержанием сайбутрина. Ретроспективные требования к обязательной пескоструйной очистке или герметичным покрытиям для всех судов, применявших противообрастающую систему в прошлом, требуют дальнейшего тщательного рассмотрения.

Многие делегации предположили, что исключение положений, требующих удаления или герметизации существующих противообрастающих систем с содержанием сайбутрина, противоречит статье 4(2) Конвенции AFS.

 74 сессия MEPC согласилась обсудить проект поправок к Приложению 1 Конвенции AFS на 7 сессии Подкомитета PPR для дальнейшего рассмотрения, включая изучение возможных противоречий между предлагаемыми поправками к Приложению 1 и статьей 4(2) Конвенции AFS, а также для доклада на 75 сессии MEPC по этому актуальному вопросу.

***Разработка мер по снижению рисков использования и перевозки тяжелого топлива в Арктических водах***

74 сессия MEPC одобрила методы анализа влияния запрета на использование и перевозку тяжелого топлива на борту судов в Арктических водах с целью последующего принятия в форме резолюции MEPC в ходе следующей сессии.

**Другие вопросы**

Многие делегации отметили, что тенденции применения государствами местных или региональных ограничений или запрещающих мер вызывают все большее беспокойство, особенно при отсутствии научно обоснованной информации или их правомерности.

Государства, рассматривающие возможность введения местных правил, вначале должны самостоятельно провести оценку воздействия, а ИМО должна дать рекомендации или поддержать такую деятельность путем разработки руководства.

Таким образом, имеется потребность в проведении дополнительных научных исследований для обеспечения большей ясности и содействия в понимании воздействий, оказываемых на морскую среду при сбросе промывочных вод EGCS.

74 сессия MEPC в целом одобрила новый документ об «Оценке и гармонизации в соответствие правил и руководств по сбросу жидких отходов с EGCS в воду, включая условия и морские районы» в повестку дня проводимой каждые два года сессии Подкомитета PPR в 2020-2021 гг., а также в предварительную повестку дня 7 сессии Подкомитета PPR, предполагаемый год завершения - 2021 г.

Следует напомнить, что 73 сессия MEPC поручила 6 сессии PPR, наряду с получением консультаций от GESAMP, рассмотреть мнение, что преимущества окружающей среды от уменьшения загрязнения воздуха не сократятся в случае, если сброс промывочной воды EGCS будет представлять собой дополнительные риски.

6 сессия PPR попросил Секретариат изучить возможности GESAMP по изучению научной литературы и наблюдению за моделью воздействия на окружающую среду сброса промывочной воды с EGCS с целью актуализации на 7 сессии PPR.

По запросу MEPC GESAMP может создать целевую группу для оценки имеющегося свидетельства воздействия на окружающую среду сброса выхлопного газа и стоков систем очистки.

Для создания целевой группы следует определить соответствующих экспертов и обеспечить достаточное внешнее финансирование.

**Корреспондентская группа, созданная на 74 сессии MEPC7**

***Корреспондентская группа по сбору данных*** и анализа в соответствии с правилом 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Сфера компетенции:

* изучение отчетных документов по дополнительным вопросам ГИСИС;
* дальнейшая оптимизация применимости, если это целесообразно и применимо.

***Корреспондентская группа по возможному введению этапа 4 EEDI/ККЭЭ.***

Сфера компетенции:

* рассмотрение, сопоставление и анализ информации и данных для возможного введения этапа 4 EEDI,
* использование вышеуказанных данных и информации, рассмотрение статуса технологического развития в целях повышения энергоэффективности положений EEDI в соответствии с главой 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и возможное введение этапа 4 EEDI,
* изучение того, как возможное введение этапа 4 EEDI может повлиять на Первоначальную стратегию ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов (резолюция MEPC.304(72)), принимая во внимание Программу последующих действий Первоначальной стратегии ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов до 2023 г., одобренную на 73 сессии MEPC;
* дальнейшее рассмотрение возможного введения EEDI этапа 4, принимая во внимание мнения, высказанные на 74 сессии MEPC.

***Корреспондентская группа по разработке стратегии решения проблемы пластмассового мусора с судов***

Сфера компетенции:

* окончательная разработка проекта Стратегии решения проблемы пластмассового мусора с судов и использование Плана действий в качестве основы для такой деятельности.

**Типы судов и этапы**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип судна | Размер | Этап 11 января 2015г.–31 декабря 2019 г. | Этап 21 января 2020г.–31 декабря 2024 г. | Этап 31 января 2022г.и далее | Этап 31 января 2025 г.и далее |
| Навалочное судно | 20 000 ДВТи выше | 10 | 20 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| 10 000 и выше, но менее 20 000ДВТ | 0-10\* | 0-20\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Газовоз | 15 000 ДВТи выше | 10 | 20 | 30 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 10 000 и выше, но менее 15 000ДВТ | 10 | 20 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| 2 000 и выше, но менее 10 000ДВТ | 0-10\* | 0-20\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Танкер | 20 000 ДВТи выше | 10 | 20 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 4 000 и выше, но менее20 000 ДВТ | 0-10\* | 0-20\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Контейнеровоз | 200 000 ДВТи выше | 10 | 20 | 50 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 120 000 и выше, но менее 200 000ДВТ | 10 | 20 | 45 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 80 000 и выше, но менее120 000 ДВТ | 10 | 20 | 40 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 40 000 и выше, но менее 80 000ДВТ | 10 | 20 | 35 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 15 000 и выше, но менее 40 000ДВТ | 10 | 20 | 30 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 10 000 и выше, но менее 15 000 ДВТ | 0-10\* | 0-20\* | 15-30\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| Судно генерального груза | 15 000 ДВТи выше | 10 | 15 | 30 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 3 000 и выше, но менее 15 000ДВТ | 0-10\* | 0-15\* | 0-30\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| Рефрижератор-ное судно | 5000 ДВТ ивыше | 10 | 15 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| 3 000 и выше, но менее 5 000ДВТ | 0-10\* | 0-15\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Комбинированный грузовоз | 20 000 ДВТи выше | 10 | 20 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| 4 000 и выше, но менее 20 000ДВТ | 0-10\* | 0-20\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Газовоз СПГ\*\*\* | 10 000 ДВТи выше | 10\*\* | 20 | 30 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| Грузовое судно ро-ро (для перевозки автотранспорт-ных средств)\*\*\* | 10 000 ДВТи выше | 5\*\* | 15 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| Грузовое судно ро-ро\*\*\* | 2000 ДВТ ивыше | 5\*\* | 20 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| 1 000 и выше, но менее2 000 ДВТ | 0-5\*,\*\* | 0-20\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Пассажирское судно ро-ро\*\*\* | 1000 ДВТ ивыше | 5\*\* | 20 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 30 |
| 250 и выше, но менее1 000 ДВТ | 0-5\*,\*\* | 0-20\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif | 0-30\* |
| Круизное пассажирское судно\*\*\* снеконвенцион-ной двигательной установкой | 85 000 ГТи выше | 5\*\* | 20 | 30 | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |
| 25 000 и выше, но менее 85 000 ГТ | 0-5\*,\*\* | 0-20\* | 0-30\* | https://www1.veristar.com/icons/ecblank.gif |

\* Поправочный коэффициент должен быть линейно интерполирован между двумя значениями в зависимости от размера судна. Меньшее значение поправочного коэффициента применяется к судну меньшего размера.

\*\* Этап 1 начинается для таких судов 1 сентября 2015 г.

\*\*\* Поправочный коэффициент применяется к судам, поставленным на 1 сентября 2019 г. или после этой даты, как указано в п. 43 правила 2.