**77 сессия КЗМС - 22-26 ноября 2021 г.**

Семьдесят седьмая сессия Комитета по защите морской среды (MEPC 77) была проведена дистанционно с 22 по 26 ноября 2021 г.

***Унифицированная интерпретация правил E-1.1.1 и E-1.1.5 Конвенции по управлению балластными водами/Конвенции УБВ***

77 сессия КЗМС одобрила проект унифицированной интерпретации даты, которая должна использоваться для определения внедрения обязательного испытания при вводе в эксплуатацию отдельных систем управления балластными водами в соответствии с резолюцией MEPC.325(75).

В любом случае, на новых строящихся судах, к которым применимо правило E-1.1.1, или на существующих судах, осуществляющих переоборудование отдельной системы (систем) управления балластными водами, к которым применимо правило E-1.1.5, должно быть проведено испытание при вводе в эксплуатацию отдельной системы УБВ, с учетом руководства, разработанного Организацией, если первоначальное или дополнительное освидетельствование завершено на 1 июня 2022 г. или после этой даты. Если первоначальное или дополнительное освидетельствование завершено до 1 июня 2022 г., испытание при вводе в эксплуатацию отдельной системы УБВ подпадает под особые требования Администрации(ий).

***Применение Конвенции УБВ (BWM) к судам, эксплуатирующимся в портах с проблематичным качеством воды***

По причине значительного количества подлежащих решению вопросов, в ходе этой сессии 77 сессия КЗМС не смогла завершить проект циркуляра BWM.2 к Руководству по применению Конвенции УБВ к судам, эксплуатирующимся в портах с проблематичным качеством воды.

Некоторые делегации также сослались на этап получения опыта в ходе постройки (EBP) в плане того, что информация о внедрении такой практики могла бы быть добавлена в ЕВР; однако, было отмечено, что этап сбора данных по ЕВР завершен.

***Проект Руководства 2021 г. по системам очистки отработавших газов (Руководства EGCS 2021 г.)***

77 сессия КЗМС приняла Руководство 2021 г. по системам очистки отработавших газов, подготовленное 7 сессией Подкомитета ИМО по предупреждению загрязнения и реагированию (PPR 7).

77 сессия КЗМС согласовала:

* Предложенный формат дат применения, т.е. связи между установкой системы очистки отработавших газов и датой закладки киля судна;
* Дата применения будет отсчитываться через шесть месяцев после принятия, а не 12 месяцев после даты принятия;
* Что Руководство 2021 г. по системам очистки отработанных газов (EGCS) будет применяться также к существующим системам очистки отработавших газов, к которым были приняты поправки к Техническому руководству EGCS (ETM) ETM-A или ETM-B на момент применения или после этой даты.

Комитет также ввел пункт 8.5 в проект Руководства EGCS 2021 г., в котором указывается, что Руководство по контролю измерительного оборудования на борту (OMM) должно быть одобрено Администрацией и должно находиться на борту при проведении освидетельствований для обеспечения соответствия требованиям применительно к другой документации по EGCS.

***Циркуляр КЗМС в отношении Руководства по индикации соответствия***

77 сессия КЗМС одобрила циркуляр MEPC.1/Circ.883/Rev.1 в отношении Руководства по индикации соответствия в случае выхода из строя одиночного устройства мониторинга и рекомендованных мер, которые должны быть приняты в случае, если системы очистки отработавших газов (EGCS) не соответствуют положениям Руководства EGCS, подготовленного 7 сессией Подкомитета PPR.

77 сессия КЗМС прежде всего рассмотрела предложение сделать проект Руководства по индикации соответствия приложением к Руководству EGCS 2021 г., но в итоге согласилась оставить Руководство по индикации соответствия в качестве отдельного циркуляра.

77 сессия КЗМС согласилась также, что проект руководства был общим и относится не только к системам очистки отработавших газов, которые должны быть одобрены в соответствии с Руководством EGCS 2021 г., но также к системам, которые были одобрены в соответствии с Руководством EGCS 2009 г. и Руководством EGCS 2015 г.

***Пересмотренное Руководство 2013 г. по рассмотрению технологий энергоэффективности для вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности (EEDI/ККЭЭ)***

77 сессия КЗМС одобрила Руководство 2021 г. по рассмотрению инновационных технологий энергоэффективности для вычисления и подтверждения фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности (EEDI/ККЭЭ) и фактического коэффициента энергоэффективности для существующих судов (EEXI/КЭСС).

В связи с тем, что в настоящее время ведутся исследования и дальнейшая работа, которые могут быть включены в последующие версии руководства, 77 сессия КЗМС решила держать это Руководство под контролем в свете опыта, полученного в ходе его применения.

***Обсуждение резолюции по укреплению целей Стратегии ИМО по сокращению выброса парниковых газов (ПГ)***

Для точного информирования судоходной индустрии о том, что выбросы ПГ должны достичь нулевой отметки не позднее 2050 г., и о том, что разрабатываются эффективные пути достижения этой цели, 77 сессии КЗМС было предложено принять на этой сессии четкое комплексное заявление, в форме резолюции, о том, что Организация принимает решение о сокращении выбросов ПГ международным морским транспортом до нуля по меньшей мере к 2050 г.

Большинство делегаций согласились отложить принятие такой резолюции, возразив, что движение к уровню 2050 г. должно быть определено как часть стратегии ИМО в отношении парниковых газов, к 2023 г.

Франция и другие участники высказались, что они разделяют цель и стремление авторов резолюции, но не видят сути принятия резолюции, рассматривающей различные уровни такого стремления в отрыве от других важных аспектов стратегии. Было бы предпочтительно сконцентрировать усилия на конкретных предложениях, а не на резолюции.

Некоторые другие участники высказались, что они поддержали меры по сохранению климата, но выразили осторожность по поводу установления целей абсолютного сокращения в 2030 и 2040 г.г. Любое пересмотренное стремление должно рассматриваться как часть пересмотра Стратегии и сопровождаться доскональным процессом рассмотрения, который должен оставаться инклюзивным для всех государств-участников, особенно развивающихся стран, включая малые островные развивающиеся государства (SIDS) и наименее развитые страны (LDCs), для обеспечения справедливого и сбалансированного перехода.

Некоторые оппоненты подчеркнули, что предложенная резолюция не отвечает требованиям Рамочной конвенции ООН по изменению климата, Парижскому соглашению и Климатического пакта Глазго и не отражает принципа «общих, но дифференцированных обязательств» и принципа объективности.

Предложенная резолюция не отражает механизмов и мер, необходимых для достижения цели, и не рассматривает проблем финансирования, обоснованности, передачи технологии и укрепления потенциала развивающихся стран.

В заключение, Комитет призвал государства-участники и международные организации к совместной работе и предложил представить конкретные предложения по пересмотренной Стратегии ИМО по Межсессионной рабочей группе по сокращению выбросов ПГ с судов для рассмотрения на 78 сессии КЗМС.

***Отчет 9 Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов***

77 сессия КЗМС отметила ведение обсуждений и прогресс, достигнутый в ходе разработки проекта руководства по оценке выбросов ПГ в течение жизненного цикла топлива (LCA), включая установленные приоритетные области для дальнейшего изучения до разработки руководства.

Также были отмечены обсуждения 9 Межсессионной рабочей группы по ПГ в отношении проскоков метана и то, что выбросы метана будут рассмотрены далее в контексте руководства по времени существования ПГ/интенсивности выброса углерода на 11 Межсессионной рабочей группе по ПГ.

***Отчет 10 Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов***

Комитету было предложено в целом одобрить отчет 10 Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов и согласовать следующие моменты:

* Отметить срочность принятия незавершенного руководства, связанную с внедрением краткосрочных мер, на 78 сессии КЗМС для обеспечения достаточного времени судам, Администрациям и ПО для подготовки и внедрения краткосрочной меры при вступлении в силу в ноябре 2022 г.;
* Отметить обсуждение 10 Межсессионной рабочей группой по сокращению выбросов ПГ с судов диапазона и временных рамок разработки обязательной интенсивности выбросов углерода и точки зрения, что она является предварительной для обозначения возможного временного промежутка начала разработки кодекса и его объема;
* Отметить обсуждения того, как сохранить воздействия рассмотрения краткосрочной меры и использования накопленных знаний о комплексной оценке воздействия кратковременной меры;
* Предложить Секретариату ИМО поддерживать связь с Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) на должном уровне для рассмотрения возможности обеспечения соответствующих данных и моделей;
* Побудить сторонников предлагаемых среднесрочных мер, а также другие делегации к дальнейшему рассмотрению разработки/уточнения предложений по среднесрочным мерам для их рассмотрения в ходе Этапа I Плана работы.

77 сессия КЗМС также в целом согласовала предложение об установлении нового рабочего режима, удобного для выполнения огромного объема работы, относящегося ко всем этим вопросам.

В ходе работы 10 Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов большинством делегаций было поддержано предложение впоследствии заменить Межсессионную рабочую группу по сокращению выбросов ПГ с судов постоянной технической группой по сокращению выбросов ПГ с судов (ST-GHG).

КЗМС предложил делегациям вынести на рассмотрение 12 Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов вопрос об увеличении рабочей нагрузки и выборе альтернативного режима работы.

***Обсуждение средне- и долгосрочных мер***

Для эффективного продвижения следующего комплекса таких мер 76 сессия КЗМС одобрила план работы по разработке средне- и долгосрочных мер, которые на первом этапе предусматривают сопоставление и первоначальное рассмотрение предложений по мерам. Первый этап плана работы должен быть завершен весной 2022 г.

77 сессия КЗМС рассмотрела новое предложение от Маршалловых Островов и Соломоновых Островов (MEPC 77/7/4), которое переформулирует призывы к внедрению целей международного судоходства, соизмеримых с изменением температуры, не превышающем 1,5 °C, и установление универсального обязательного сбора за выброс парниковых газов.

Предложение по вводу сбора призвано обеспечить, чтобы стоимость обычных видов топлива возрастала постепенно, таким образом, виды топлива с низким уровнем выбросов будут закономерно становиться более конкурентоспособными. Размер сбора должен увеличиваться через регулярные интервалы, предложено пересматривать его каждые пять лет. Заложенные увеличения сбора дают морской судоходной индустрии и технологическим поставщикам уверенность в том, что от них требуется.

Предложенные необходимые требования для установления этой системы предлагается включить в новую главу 5 Приложения VI к МАРПОЛ, в которой по новому правилу 33.1 от каждого судна потребуется оплатить взнос во время бункеровки. Сумма сбора будет выплачиваться в фонд, образованный в соответствии с резолюцией МЕРС, и этот платеж будет подтвержден Свидетельством о соответствии.

Такой сбор не является налогом или платежом, которые взимаются каким-либо государством, и государством не должны осуществляться какие-либо выплаты. Поскольку целью Международного фонда сборов за выброс парниковых газов (GHGF) является достижение принятых целей выбросов ПГ в международном судоходстве, Фонд предлагается разместить под эгидой ИМО, но с обеспечением возможности перенаправления средств в другие агентства для распределения. В представленном предложении предлагаемой организацией является Зеленый климатический фонд (GCF), созданный на основе Рамочной конвенции ООН об изменении климата в качестве эксплуатационной организации финансового механизма этой Конвенции. Для администрирования собранного дохода Организации предлагается создать Совет, состоящий из членов Комитета, включая малые островные развивающиеся государства (SIDS) и наименее развитые страны (LDCs).

77 сессия КЗМС рассмотрела также предложение Норвегии (MEPC 77/7/16) в отношении ограничения интенсивности выбросов ПГ топлива и системы торговли квотами на выбросы ПГ как комплекса средне- и долгосрочных мер. Комплекс мер устанавливает ограничение и стоимость выбросов ПГ с судов посредством продажи квот, в то время как интенсивность выбросов ПГ топлива устанавливает обязательное техническое требование. Все эти меры направлены на выработку концепции, обеспечивающей поставку и потребление устойчивых видов низкоуглеродного и безуглеродного топлива.

Стоимость углерода делает новые виды низкоуглеродного и безуглеродного топлива конкурентоспособными по отношению к обычным видам топлива, и в сочетании с техническим требованием гарантирует, что поставщики смогут наращивать производственный потенциал и инфраструктуру с уверенностью в наличии такой потребности:

* Предел интенсивности выбросов ПГ топлива обеспечит то, что судоходству потребуется начать использовать устойчивые виды низкоуглеродного и безуглеродного топлива и обеспечить достаточную предсказуемость инвестиций в поставку топлива и судовые технологии для использования таких видов топлива. Эта мера также будет способствовать тому, что международное судоходство будет учитывать намерения по сокращению интенсивности выбросов углерода.
* Система торговли квотами на выбросы ПГ обеспечит сокращение общего количества выбросов ПГ и то, что международное судоходство будет соответствовать стремлению к сокращению выбросов к 2050 г., путем установления предела общих выбросов от судоходства. Система продажи выбросов будет стимулировать потребление устойчивых видов низкоуглеродного и безуглеродного топлива путем устранения ценового разрыва и конкурентного преимущества существующих обычных видов топлива. К тому же, создание каналов оплаты стоимости углерода в климатический фонд может способствовать действиям по сохранению климата в развивающихся странах и ускорению введения устойчивых видов низкоуглеродного и безуглеродного топлива и технологий, в частности, развитию производства топлива и потенциала инфраструктуры. Стоимость углерода, связанная с предельным значением, должна быть достаточно высокой для того, чтобы она была более привлекательной для судов в целях соответствия техническому требованию. Интенсивность выбросов ПГ с судов постепенно синхронизируется с увеличением требовательности к существующим судам. В некотором роде, все строящиеся суда будут ограничиваться предельным значением интенсивности выбросов ПГ, и в результате предельное значение для существующих судов будет таким же, как для строящихся судов.

В соответствии с мнением Норвегии, имеется ряд важных причин для перехода к системе торговли квотами на выбросы ПГ по сравнению с системой, основанной на сборах:

* Система торговли выбросами непосредственно диктует уровень выбросов, предназначенный для соответствия абсолютному уровню сокращения выбросов ПГ с судов, запланированному на 2050 г., в то время как сложно предположить, каковы будут последствия сбора за уровень выбросов.
* Если сбор будет взиматься на судовое топливо, во многих случаях стоимость углерода будет оплачивать фрахтователь, и судовладелец сможет увидеть стоимость только косвенно. Это приведет к конфликту интересов, когда стоимость и экономия затрат не будут влиять на инвестиционные решения.

Международная палата судоходства (МПС) критически высказалась в отношении этих двух предложений. Необходимо напомнить, что МПС и INTERCARGO на предшествующих встречах представили исчерпывающий комплекс регулирующих мер для демонстрации того, как сбор за выброс углерода, на основании обязательных отчислений ИМО на сохранение климата судами на тонну выбросов CO2, а также в Фонд ИМО по сохранению климата, может быть быстро введен в действие для ускорения потребления технологий и видов топлива с нулевым содержанием углерода, путем принятия новой главы Приложения VI к МАРПОЛ и разъяснением существующего предпочтения судоходной индустрии по отношению к системе, основанной на сборах.

Основные сомнения, выдвинутые МПС:

* В отношении сроков внедрения МПС предлагает, чтобы решение «в принципе» не было преждевременным и не согласованным с Планом работы по разработке средне- и долгосрочных мер, согласовать его на 76 сессии КЗМС, что до весны 2022 г. требует «сопоставления и первоначального рассмотрения предложений по мерам».
* Система торговли квотами на выбросы, в сочетании с пределом выбросов ПГ топлива (или с системой рейтингов углеродоемкости судов CII) представляется излишне сложной и может привести к нарушению рыночного равновесия с непропорционально негативными последствиями для мировой торговли. Появилось предложение рекомендовать самой Организации установить собственную систему торговли выбросами по секторам.
* В случае системы торговли выбросами, последующая стоимость квот по содержанию углерода будет определяться рынком и ее трудно предположить, в особенности с точки зрения оценки того, как могут измениться воздействия на торговлю спустя значительный период времени. С другой стороны, сбор за содержание углерода будет иметь преимущество, поскольку будет иметься возможность проведения всесторонней оценки экономического влияния на государства предложенного размера сбора за содержание углерода, включая влияние на развивающиеся страны и государства, расположенные на географическом удалении от рынков.
* Норвегия предложила, чтобы «Количество единиц выбросов с судов было ограничено согласованным абсолютным значением, которое постепенно сокращается в сторону запланированного ИМО к 2050 г.». Но даже в случае незамедлительного и быстрого роста уровней технологической готовности к 2030 г., достижение согласованного уровня не будет полностью возможно к 2050 г. В случае применения системы абсолютного ограничения и торговли выбросами может иметь место нормирование, которое будет осуществляться в будущем по всему миру вследствие недостатка имеющихся «единиц выбросов с судов». Это потенциально приведет к возникновению серьезных воздействий на мировую торговлю и экономическое развитие, в особенности в случае увеличения текущего уровня в Первоначальной стратегии ИМО.
* Изменчивая и непостоянная стоимость квот по содержанию углерода в условиях системы торговли выбросами приведет к значительному затруднению последующих инвестиционных решений в отношении размещения новых технологий нулевого содержания углерода.

Предложение стран ЕС (MEPC 77/7/12) рекомендует ряд критериев оценки и сравнения мер по оцениванию наличия углерода, с учетом первостепенного значения, прежде всего, рассмотрения критериев, на основании которых рыночные меры могут быть оценены и сравнены.

Основные критерии:

* Рыночные меры (МВМ) приведут к созданию в значительной степени эффективного, четкого и измеримого ответа на опасность изменения климата в форме сокращения выбросов ПГ;
* Рыночные меры должны обозначить стоимость выбросов ПГ, которую нарушитель должен будет заплатить в принципе;
* Рыночные меры должны ясно указывать рынку дальнейшее регулирование и сроки декарбонизации. Это будет способствовать формированию точной долгосрочной ценовой тенденции;
* Рыночные меры будут целевыми, направленными на продвижение видов топлива и технологий, обеспечивающих эффективное сокращение выбросов ПГ; все последующие рыночные меры должны иметь целью эффективное сокращение выбросов ПГ с судов, не оказывая предпочтение и не исключая применение любого конкретного возобновляемого источника энергии, а также видов топлива с низким содержанием углерода или технологий;
* Разработанные рыночные меры должны быть разработаны безотносительно флага, и они должны обеспечивать равнозначное отношение ко всем операторам;
* Рыночные меры не должны дублироваться. В случае любого национального или регионального действия государства-участника в целях дальнейшего ускорения сокращения выбросов ПГ с судов, следует избегать дублирования учета выбросов CO2;
* Для поддержки деятельности по воздействию на климатические условия и адаптацию, в частности, в развивающихся странах, не должны использоваться значительные средства.

Коалиция чистого судоходства определила перечень критериев, по которым должна оцениваться каждая рыночная мера:

* Сократить загрязнения с судов в возможно быстрые сроки до 2030 г. и установить связи ценового разрыва между обычными видами топлива и устойчивыми видами топлива с нулевым содержанием углерода.

Цена ИМО за содержание углерода должна быть установлена на достаточно высоком уровне для формирования эффективного, измеримого и прямого результата. В дополнение к ценовому сигналу о наличии углерода, другие дополнительные комплексы мер (такие как четкие цели достижения энергоэффективности, стандарты нулевых выбросов ПГ с судов, целевое оборотное использование доходов) могут способствовать быстрому размещению технологий для обеспечения своевременной декарбонизации сектора.

* Привести сектор судоходства в соответствие с температурной целью 1,5 °C Парижского соглашения.

Сектор судоходства должен иметь прозрачный и экологичный углеродный бюджет в соответствии с температурной целью 1,5 °C. Для достижения этих целей выбросы ПГ с судов должны достичь нулевой отметки значительно раньше 2050 г., в идеале к 2040 г. Углеродный бюджет, относящийся к сбору за содержание углерода, будет внедрить сложнее, чем Схему торговли квотами на выбросы.

Размер сбора за выбросы углерода не должен автоматически переводиться в общее количество ежегодно сокращаемых выбросов углерода (как в случае со Схемой торговли квотами на выбросы), но эта проблема может быть решена путем установления четкой долгосрочной цели декарбонизации с указанием частых контрольных точек, выраженных в абсолютном сокращении выбросов, и применения других мер, таких как стандарт топлива и/или средне- и долгосрочные цели эксплуатационной углеродоемкости (CII) наравне со стоимостью углерода.

* Разумное использование доходов для i) поддержки стран, подвергающихся наибольшему риску изменения климата, и стран и рабочих, наиболее затронутых переходом, и ii) инвестирования в декарбонизацию сектора, поддерживая исследования, развитие инфраструктуры и вывод на рынок.

Наименее развитые страны (LDCs) должны быть защищены от излишней нагрузки. Вместо предоставления таким странам освобождения от системы установления тарифов за выбросы углерода их следует поддерживать посредством распределения доходов и компенсационных выплат.

Следующим приоритетом использования доходов является финансирование внутри судоходного сектора действий по сохранению климата, включая исследования, инновации и инфраструктуру нулевого содержания углерода, включая проектирование и размещение судов с нулевым выбросом углерода (использование возобновляемой энергии, разработка цепочек поставок устойчивых и адаптируемых видов топлива, и инвестирование в энергосберегающие технологии, модернизация существующих судов)

* Обсуждается и быстро внедряется, минуя пилотные этапы во избежание дальнейших задержек в глобальных действиях

Среднесрочные меры, включая систему установления тарифов за выбросы углерода, должны быть полностью пригодны к эксплуатации, насколько это возможно, и направлены на достижение значительного сокращения выбросов до 2030 г.

* Не включают отступления, бесплатные квоты или значительные послабления, которые могут освободить от ответственности нарушителей, загрязняющих окружающую среду.

Опыт, полученный от применения существующей системы установления тарифов за выбросы углерода, и в особенности от Системы торговли выбросами ЕС (EU ETS), понятен: дешевые компенсации и бесплатное распределение разрешений на выбросы приводят к внезапным прибылям и пробелам в сохранении климата. Упоминавшийся ранее подход с применением компенсационных выплат является более эффективным способом защиты стран и рабочих, подвергающихся риску негативного воздействия.

* не дискредитировать другие относящиеся к сохранению климата правила в международном масштабе, а также в странах и регионах

Другие экологически направленные меры не должны быть ограничены или отвергнуты только потому, что существуют глобальные меры. Страны и регионы должны иметь право действовать вне пределов любой международной меры.

К тому же, странам и регионам потребуется предпринять значимые действия по сохранению климата на суше для обеспечения декарбонизации в морском секторе. Эти действия, включая инвестиции в инфраструктуру и разработку цепочек поставок устойчивых и адаптируемых видов топлива, могут быть предприняты только в рамках национальной или региональной политики. Синергия между морским и относящимся к морю земельным законодательствами может быть наилучшим способом достигнута путем национальных/международных действий, и глобальные обсуждения не смогут дискредитировать эти взаимосвязанные усилия.

Франция и другие делегации предложили применить сбалансированный подход между техническими и рыночными мерами, совместив их в общем комплексе мер.

Предложение МПС о создании Международного Фонда по научным исследованиям и конструкторско-технологическим разработкам в области экологии в общем размере 5 млрд долларов США было поддержано несколькими странами независимо от вопросов к Фонду в отношении эффективности, системности управления и равноправия в отношении развивающихся стран.

Кипр, Панама, Мексика, Австралия, Ямайка и Южная Корея были среди стран, поддержавших учреждение Международного фонда морских исследований, который будет финансироваться при помощи налога 2 доллара США за тонну топлива и управляться советом, возглавляемым ИМО.

Страны в большинстве своем старались избежать обсуждения рискованных рыночных мер повестки дня, таких как углеродный сбор Маршалловых Островов в размере 100 долларов США за тонну, и схема Норвегии торговли квотами на выбросы, перенося обсуждение на Межсессионную рабочую группу по сокращению выбросов парниковых газов.

Председатель КЗМС передал предложение, совместно с другими средне- и долгосрочными мерами по сокращению выбросов, для дальнейшего обсуждения на 12 Межсессионной рабочей группе по сокращению выбросов ПГ с судов.

***Коэффициент энергоэффективности существующих судов - эксплуатационные показатели углеродоемкости (EEXI-CII) в Системе сбора данных (DCS)***

77 сессия КЗМС получила на рассмотрение документы, содержащие предложения относительно пересмотра Системы сбора данных потребления судового топлива DCS, предлагающего включить информацию о требуемых судах и значениях и рейтингах EEXI и CII.

По причине недостатка времени, рассмотрение этих документов отложено до проведения 12 Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов, которая представит свой отчет на 78 сессии КЗМС.

***Таблицы перекрестных ссылок между версиями Приложения VI МАРПОЛ***

77 сессия КЗМС одобрила таблицы перекрестных ссылок между пересмотренным Приложением VI к МАРПОЛ 2021 г. и предшествующим Приложением VI к МАРПОЛ, отметив, что они должны применяться с 1 ноября 2022 г. после вступления в силу пересмотренного Приложения VI к МАРПОЛ 2021 г. и что предшествующее Приложение VI к МАРПОЛ относится к Приложению VI к МАРПОЛ, действовавшему до этой даты.

***План действий по рассмотрению загрязнения морским пластиковым мусором с судов***

ИМО признала, что существующая проблема загрязнения моря пластиковым мусором с судов требует дальнейшего рассмотрения во исполнение цели устойчивого развития 14 для предотвращения и значительного сокращения загрязнений любого рода к 2025 г.

В подтверждение срочности рассмотрения вопроса о загрязнении пластиковым мусором с судов, ИМО приняла План действий по рассмотрению вопроса о загрязнении пластиковым мусором с судов (MEPC.310(73)).

77 сессия КЗМС приняла Стратегию для рассмотрения вопроса о загрязнении пластиковым мусором с судов для руководства, контроля и наблюдения за своевременным и эффективным внедрением Плана действий.

Эта стратегия применима ко всем судам, включая рыболовные суда. Структура Плана действий основана на ключевых целях и этапах достижения целей.

77 сессия КЗМС согласилась отразить намерение достичь нулевых выбросов к 2025 г., признавая, что это может быть неосуществимым во всех ситуациях вследствие применения правила 7 Приложения V к МАРПОЛ, в случаях, когда такие выбросы необходимы для обеспечения безопасности судна или лиц на его борту, спасения жизни на море; или в случае аварийной утраты мусора или рыбопромыслового оборудования.

***Предложение в отношении обязательного наличия Журнала операций с мусором на судах валовой вместимостью 100 и выше***

Комитет рассмотрел предложение, расширяющее обязанность иметь Журнал операций с мусором на борту всех судов валовой вместимостью 100 и выше, на основании требований правила 10.3 и правила 10.3.6 Приложения V к МАРПОЛ.

Принимая во внимание широкую поддержку этого предложения, 77 сессия КЗМС поручила Подкомитету по предупреждению загрязнения и реагированию (PPR) подготовить проект поправок к Приложению V к МАРПОЛ.

***Черный углерод***

74 сессия КЗМС отметила, что рассматривались меры в отношении сокращения влияния выбросов черного углерода от международного судоходства в Арктике, которые могут включать в себя необязательные инструменты, такие как руководство по пересмотренному рекомендованному техническому заданию, помимо прочего, для разработки, на начальном этапе, руководство по рекомендательным целевым мерам контроля сокращения воздействия выбросов черного углерода от международного судоходства в Арктике.

Одной из установленных мер по сокращению выбросов черного углерода с судов является смена топлива при эксплуатации в Арктике. В Четвертом исследовании ИМО 2020 г. по сокращению выбросов ПГ с судов указывается, что при использовании на одном и том же двигателе переключение на дистиллятное топливо может снизить выбросы черного углерода на килограмм потребляемого топлива 2-тактных двигателей до 79% и до 52% на четырехтактных двигателях.

Некоторые делегации (Германия, Великобритания, Франция, США, Норвегия и другие) предложили КЗМС осуществить его первое конкретное действие, относящееся к сокращению выбросов черного углерода, разработав необязательный инструмент в форме резолюции МЕРС для поддержки добровольного применения экологически чистого топлива на судах, эксплуатирующихся в Арктике и прилегающих к ней районах.

77 сессия КЗМС последовательно приняла резолюцию по защите Арктики от выбросов черного углерода с судов, которая:

* Рекомендовала государствам-участникам приступить к рассмотрению угрозы для Арктики, вызванной выбросами черного углерода, и составить отчет о мерах и передовой практике сокращения выбросов черного углерода с судов;
* Призвала государства-участники и операторов судов к добровольному применению дистиллятного топлива или других более чистых альтернативных видов топлива или способов приведения в движение, безопасных для судов и способных сократить выбросы черного углерода с судов при эксплуатации в Арктике и прилегающих к ней районах.

77 сессия КЗМС одобрила следующие ТЗ, проект которых был составлен на 8 сессии Подкомитета PPR:

* разработать, на начальном этапе, руководство по рекомендательным целевым мерам контроля сокращения воздействия выбросов черного углерода от международного судоходства в Арктике;
* далее рассмотреть регулирование или иное прямое управление выбросами технического углерода из судовых дизельных двигателей (отработавший газ) для сокращения воздействия черного углерода в Арктике - разработать стандартизированный протокол отбора, кондиционирования и измерения, включая доступный для отслеживания метод и анализ погрешности, с учетом трех основных применимых методов измерения технического углерода (FSN, PAS, LII), для выполнения точных и пригодных для контроля (сравнения) измерений выбросов черного углерода.

***Проект поправок к Приложению II МАРПОЛ - правилам контроля загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом***

75 сессия КЗМС отметила окончание работы над Докладами и исследованиями ГЕСАМП № 102 (Процедура оценки ГЕСАМП опасности химических веществ, перевозимых на судах, 2019 г.), которые включают в себя таблицу характеристик опасности ГЕСАМП, а именно категоризацию характеристик опасности в столбце C3 и переоценку в столбце E1.

В свете вышеперечисленных изменений таблицы характеристик опасности ГЕСАМП, КЗМС попросила Секретариат подготовить проект последующих поправок к дополнению I Приложения II к МАРПОЛ.

77 сессия КЗМС одобрила проект поправок к Приложению II к МАРПОЛ - правила по контролю загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом, в свете принятия на 78 сессии КЗМС.

***Вопросы, которые должны быть рассмотрены на тридцать второй сессии Ассамблеи***

77 сессия КЗМС одобрила, по согласованию со 104 сессией КБМ, представление на одобрение тридцать второй сессии Ассамблеи следующее:

* проект Руководства по государственному портовому контролю, 2021 г. и проект связанной с ним резолюции Ассамблеи;
* проект Руководства по освидетельствованию в соответствии с гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (HSSC), 2021 г. и проект связанной с ним резолюции Ассамблеи;
* проект Неисчерпывающего перечня обязательств 2021 г. в соответствии с документами, которые относятся к Кодексу по осуществлению документов ИМО (Кодекс III/ОДИ) и проект связанной с ним резолюции Ассамблеи

***Типовое соглашение о передаче полномочий ПО, действующих от имени Администрации***

104 сессия КБМ, отметив, в частности, что 7 сессия Подкомитета по осуществлению документов согласовала пункт 6.5.5 проекта Типового соглашения с пунктом 5.3.2.4 части 3 Кодекса ПО в отношении объема обязательной сертификации и услуг в соответствии с определениями Кодекса ПО, одобрила проект циркуляра MSC-MEPC.5 по Типовому соглашению.

По согласованию с решением 104 сессии КБМ по этому вопросу, 77 сессия КЗМС одобрила Типовое соглашение о предоставлении полномочий признанным организациям, действующим от имени Администрации.

***Водонепроницаемые двери на грузовых судах***

7 сессия Подкомитета ИМО по проектированию и конструкции судна/SDC разработала проект поправок к Приложению I к МАРПОЛ, Протоколу по грузовой марке 1988 г., Кодексу МКХ и Кодексу МКГ в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах.

102 сессия КБМ, рассмотрев результат 7 сессии Подкомитета SDC в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах, одобрила проект поправок к Протоколу по грузовой марке 1988 г., Кодексу МКХ и Кодексу МКГ. Отметив, что поправки к Протоколу по грузовой марке 1988 г., Кодексу МКХ и Кодексу МКГ не влияют на существующие суда, сессия согласилась применить их ко всем судам.

102 сессия КБМ призвала КЗМС последовательно одобрить проект поправок в Кодексу МКХ и соответствующий проект поправок к Приложению I к МАРПОЛ.

77 сессия КЗМС одобрила проект поправок к Кодексу МКХ с целью последующего одобрения на 78 сессии КЗМС, согласованного с решением 102 сессии КБМ для применения их ко всем судам.

77 сессия КЗМС одобрила также проект поправок к Приложению I к МАРПОЛ с целью принятия на 78 сессии КЗМС.

***Круг ведения рабочих групп, установленный 77 сессией КЗМС***

Корреспондентской группе по сокращению интенсивности выбросов углерода поручено:

1. Далее рассмотреть и завершить рассмотрение актуализированного Руководства по плану управления энергоэффективностью судна (SEEMP) и привлечению особого внимания к роли и структуре SEEMP для судов, к которым применимо правило 28, а также других предложений по включению в руководство SEEMP;

2. Далее рассмотреть и актуализировать существующие процедуры или руководства:

- Руководство 2017 г. по управлению подтверждением данных по потреблению судового топлива (резолюция MEPC.292(71));

- Руководство 2017 г. по разработке и управлению базой данных потребления судового топлива ИМО (резолюция MEPC.293(71));

- Процедуру предоставления данных в базу данных потребления судового топлива ИМО от государств, не являющихся сторонами Приложения VI МАРПОЛ (MEPC.1/Circ.871); и

- Процедуры контроля со стороны государства порта, 2019 г. (резолюция A.1138(31));

3. Разработать проект руководства по корректирующим коэффициентам для определенных типов судов, эксплуатационных характеристик и/или рейсов для расчетов рамках CII (G5);

4. Разработать в новом или существующем руководстве:

- Процессы проверки и подтверждения Плана управления энергоэффективностью судна/SEEMP, включая подтверждение SEEMP администрациями и подтверждение пересмотренного SEEMP для судов, требующих разработки плана корректирующих действий (PCA);

- Разработать возможные параметры и шаблоны для составления отчетности, подтверждения и предоставления данных для испытаний эксплуатационной углеродоемкости /CII отдельных судов на добровольной основе, как указывается в G1 и для других замеров в ходе испытаний судов обеспечения платформ и морских контрактных судов;

- Накопление и составление отчетности о данных потребления топлива на судах для новой Администрации и/или компании в случае смены Администрации на другую и/или одной компании на другую;

5. Рассмотреть предложенные поправки к руководству по расчету коэффициента энергоэффективности существующих судов/EEXI и освидетельствования EEXI, а также руководства по сертификации для включения метода замеров в ходе эксплуатации для определения расчетной скорости.

Специальной экспертной рабочей группе по оценке воздействия (8-9 марта 2022 г.) поручено:

1. Проанализировать предположения и методологию оценки влияния на суда и государства, включенные с точки зрения использования проанализированных/одобренных базовых характеристик и МАНС и других входных данных;

2. Установить, каким образом проводить качественную оценку/оценку заинтересованных лиц;

3. Представить письменный отчет 11 Межсессионной рабочей группе по сокращению выбросов ПГ с судов.

11-й Межсессионной рабочей группе по сокращению выбросов ПГ с судов ISWG-GHG 11 (14-18 марта 2022 г.) поручено:

1. Далее рассмотреть разработку проекта руководства по жизненному циклу выбросов ПГ с судов и интенсивности выбросов углерода для различных видов судового топлива;

2. Рассмотреть конкретные предложения к отношении того, как отслеживать влияния краткосрочных мер;

3. Использовать результаты комплексной оценки воздействия краткосрочных мер, учитывая также выводы Специальной экспертной рабочей группы по оценке воздействия;

4. Рассмотреть предложения по пересмотру Системы сбора данных (DCS) потребления судового топлива.

12-й Межсессионной рабочей группе по сокращению выбросов ПГ с судов ISWG-GHG 12 (16-20 мая 2022 г.) поручено:

1. Рассмотреть все вопросы, возникающие из окончательного отчета Корреспондентской группы по сокращению интенсивности выбросов углерода;

2. Рассмотреть конкретные предложения по средне- и долгосрочным мерам и оценку связанных с ними результатов в контексте Этапа I Плана работы по разработке средне- и долгосрочных мер, а также предложения по учреждению Международного морского научного совета;

3. Далее рассмотреть вопрос о проработке увеличения рабочей нагрузки по сокращению выбросов ПГ с судов и предложения по возможным альтернативным графикам работы;

4. Представить письменный отчет на 78 сессию КЗМС.