## Краткая информация о сессии ИМО

**81-я сессия Комитета по защите морской среды**

**(КЗМС 81)**

**18–22 марта 2024 г.**

81-я сессия Комитета по защите морской среды (КЗМС 81) была проведена в Лондоне в период с 18 по 22 марта 2024 г. в форме личного присутствия с применением гибридных технологий, позволяющих участие в дистанционном формате. Основные результаты заседания приведены ниже.

***Решения других органов***

Сессия КЗМС 81 рассмотрела результаты работы других органов ИМО по вопросам, имеющим отношение к работе сессии.

Учитывая неотложность результатов 107-й сессии КБМ в отношении отбора проб топлива, 81-я сессия КЗМС:

- Утвердила проект циркуляра КБМ-КЗМС о руководстве по отбору проб топочного мазута для определения соответствия Приложению VI МАРПОЛ и Главе II-2 СОЛАС с целью его утверждения на 108-й сессии КБМ (май 2024 г.). Комитет уточнил определение «топочный мазут», установленное в Приложении VI МАРПОЛ, включая «нефтяное топливо», которое определено в Приложении I МАРПОЛ, для применения правила 4.2.1. Главы II-2 СОЛАС.

- Аннулировала резолюцию MEPC.182(59) о Руководстве 2009 г. по отбору проб топочного мазута для определения соответствия пересмотренному Приложению VI МАРПОЛ при выпуске совместного циркуляра КБМ-КЗМС.

***Электронный журнал учета операций с балластными водами в рамках Конвенции по управлению балластными водами***

После принятия на 80-й сессии КЗМС резолюции MEPC.372(80) «Руководство по использованию электронных журналов учета операций в рамках Конвенции УБВ», 81-я сессия КЗМС приняла соответствующие поправки к правилам A-1 и B-2 Конвенции УБВ для определения электронного журнала учета операций, а также соответствующие требования по одобрению со стороны Администрации.

Дата вступления в силу: 1 октября 2025 г. (для всех судов, на которые распространяется действие Конвенции УБВ).

***Поправки к статье V Протокола I МАРПОЛ, касающиеся процедур отчетности об утерянных контейнерах***

81-я сессия КЗМС приняла поправки к статье V Протокола I MARPOL, касающиеся пересмотренных процедур отчетности о потере контейнеров. В случае потери контейнеров отчеты должны составляться в соответствии с правилами V/31 и V/32 СОЛАС, которые касаются сообщений об опасности:

- Правило 31 устанавливает, что каждый капитан несет ответственность за передачу информации о навигационных опасностях окружающим судам и компетентным органам всеми имеющимися в его распоряжении средствами.

- Правило 32 содержит подробную информацию, необходимую для сообщений об опасности.

Дата вступления в силу: 1 января 2026 г.

Поправки к Приложению VI МАРПОЛ

81-я сессия КЗМС приняла следующие поправки к Приложению VI МАРПОЛ по следующим вопросам:

- Топлива с низкой температурой вспышки и другим вопросам, связанным с топочным мазутом:

- новые определения «топочного мазута» и «газового топлива» в правиле 2;

- требования пункта 12 правила 14, касающиеся точек отбора проб топлива в процессе эксплуатации;

- требования правила 18, касающиеся наличия и качества топочного мазута;

- изменения формы Международного сертификата по предотвращению загрязнения атмосферы (IAPP) в Приложении I.

- Судовой дизельный двигатель, заменяющий паровую систему:

- изменения в правиле 13.2.2, касающиеся требований по уровню для значительной конверсии;

- пересмотренная резолюция КЗМС по соответствующим руководствам в отношении неидентичных сменных двигателей, для которых не требуется соответствие пределу уровня III (включая шаблон для отчетности).

- Доступность данных в базе данных ИМО по расходу судового топлива (система ССД ИМО):

- новый пункт 14 в правиле 27, позволяющий ИМО обмениваться данными с аналитическими консалтинговыми и исследовательскими организациями при соблюдении строгих правил конфиденциальности и на ситуативной основе;

- новый параграф 15 в правиле 27, позволяющий компании предоставлять широкому кругу лиц неанонимные данные по отчетам о расходе топлива своим флотом.

- Включение данных о транспортных работах и повышенный уровень детализации в системе ССД ИМО:

- новые требования в Приложении IX: общий объем транспортных работ, пройденное расстояние с грузом (в морских милях) (на добровольной основе), общий объем снабжения береговой электроэнергией (кВтч), установка инновационной технологии (если применимо), расход топлива по видам топочного мазута на каждый тип потребителя и расход топочного мазута, когда судно не на ходу.

Дата вступления в силу: 1 августа 2025 г. (досрочное введение в действие с 1 января 2025 г. было сочтено необходимым во избежание двойного сбора и отчетности, поскольку было признано, что вступление в силу 1 августа 2025 г. может повлиять на уровень детализации собираемых данных до и после этой даты).

***Рассмотрение Конвенции по управлению балластными водами***

80-я сессия КЗМС ранее учредила Корреспондентскую группу (КГ) по рассмотрению Конвенции УБВ для определения задач по внесению изменений в отдельные положения Конвенции или необходимости введения новых положений для решения проблем, затронутых в циркуляре BWM.2, по Плану рассмотрения Конвенции на этапе накопления опыта, связанного с Конвенцией УБВ.

Ожидается, что поправки к Конвенции должны быть готовы к принятию на 85-й сессии КЗМС (осень 2026 г.) и вступлению в силу в 2027 г. КГ была воссоздана для продолжения работы с представлением отчета на 83-й сессии КЗМС.

***Поправки к Руководству для администраций по процессу типового одобрения для систем управления балластными водами (BWM.2/Circ.43/Rev.1)***

Несколько делегаций отметили отсутствие согласованного и оперативного процесса одобрения модификации, которая выполняется производителем для компонентов своей системы управления балластными водами уже одобренного типа.

В этом смысле было предложено внести поправки в циркуляр BWM.2/Circ.43/Rev.1, добавив раздел, посвященный гармонизации рекомендаций, касающихся процесса утверждения модификаций системы, которая уже получила типовое одобрение.

Делегациям предлагается работать в межсессионный период над представлением конкретных предложений на 82-й сессии КЗМС.

***Временное Руководство по применению Конвенции УБВ к судам, работающим в портах с проблематичным качеством воды***

Признано, что качество воды в портах может быть проблематичным для некоторых систем очистки балластных вод (BWTS). 81-я сессия КЗМС завершила работу над Временным руководством по применению Конвенции УБВ к судам, работающим в условиях с проблематичным качеством воды (CWQ).

Это Руководство предназначено для помощи судам и Администрациям при планировании производства работ в условиях CWQ и содержит принципы, определения, процесс управления CWQ (который включает в себя обход СУБВ как последнее средство), рекомендуемую процедуру очистки балластных танков от загрязнений, а также рекомендации по ведению учета и обмена информацией.

Оно также содержит рекомендации для производителей СУБВ по поддержке такого планирования, а также рекомендации для контроля судов государства порта при оценке соблюдения Конвенции после производства работ в условиях CWQ.

***Руководство по временному хранению очищенных сточных вод и/или бытовых сточных вод в балластных танках***

В отрасли известно, что суда могут хранить очищенные сточные воды и/или бытовые сточные воды в балластных танках. Хотя это и является сложившейся практикой, остается неясным, соответствует ли это требованиям Конвенции УБВ. Вопрос был поднят на 78-й сессии КЗМС без достижения единого мнения, и обсуждение было перенесено на 81-ю сессию КЗМС.

На 81-й сессии КЗМС было доработано руководство по временному хранению очищенных /бытовых сточных вод в балластных танках. Были учтены следующие элементы, такие как разделение бытовых и/или очищенных сточных вод и балластных вод, соответствие сброса очищенных сточных вод Приложению IV МАРПОЛ, разработка единых процедур (в частности, стандарта D-2), регистрация в Журнале операций с балластными водами.

***Прочие вопросы по Конвенции УБВ***

В части рассмотрения Конвенции УБВ – проблемы, с которыми сталкиваются суда, совершающие короткие рейсы в водных объектах, которые являются общими для Сторон Конвенции УБВ, в случаях, когда соблюдение Конвенции становится практически невыполнимым вследствие невозможности замены или очистки балластных вод.

Вопросы, связанные с частотой и типом отбора проб и анализа сброса балластных вод при освидетельствованиях государства флага для обеспечения соответствия систем управления балластными водами (СУБВ) правилу D-2.

***Разъяснение относительно переоформления международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы двигателем (EIAPP) при смене флага государства***

Переоформление свидетельства EIAPP (NOx Reg 13, Приложение VI) при смене флага необходимо по требованию Администрации, которая несет ответственность за контроль действительности свидетельства. Несмотря на аргументы (одноразовая сертификация, за исключением случаев значительного переоборудования), запрос о признании действительным первоначального свидетельства не был принят.

***Поправки к Руководству 2021 г. по системам очистки отработавших газов (резолюция MEPC.340(77))***

Комитет пришел к решению, что предложенные поправки к Руководству 2021 г. по системам очистки отработавших газов (резолюция MEPC.340(77)) не получили достаточной поддержки, и предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представить предложения на одной из будущих сессий.

***Рассмотрение рейтинга показателя углеродоемкости (CII)***

Несколько делегаций выразили мнение, что систему CII следует рассматривать в ее промежуточной форме, пока выполняется рассмотрение, однако Комитет отклонил этот запрос, указав, что перечень вопросов рассмотрения будет завершен к 1 января 2026 г.

Комитет поручил Секретариату выпустить исправление, вносящее поправки в определение «мощности» в пункте 4 Руководства CII, G5 (фактическая формула годовой эксплуатации CIII – резолюция MEPC.355(78)), используя дедвейт (DWT) или валовую вместимость (GT) для приведения в соответствие формулой, которая используется в Руководстве CII, G1 (резолюция MEPC.352(78)), принимая во внимание, что Руководство CII, G5 является расширением Руководства CII, G1.

***Анализ качества и целостности данных ССД ИМО для реализации текущих и будущих мер регулирования выбросов парниковых газов***

Были высказаны опасения относительно качества, целостности данных и процесса проверки ССД ИМО, которые могут стать источником потенциальных рисков и уязвимости для обеспечения соблюдения краткосрочных мер и будущих среднесрочных мер. Секретариату было поручено провести анализ целесообразности специализации ССД ИМО и предложить возможные варианты для решения этих вопросов.

***Поправки к Руководству ПУЭС 2022 и соответствующим рекомендациям, касающимся отчетности по уровню детализации ССД ИМО***

81-я сессия КЗМС приняла следующие проекты поправок:

- Поправки к Руководству ПУЭС 2022 г. по разработке Плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС), отражающие поправки к дополнению IX Приложения VI МАРПОЛ, касающиеся повышенного уровня детализации ССД ИМО:

- Показатели транспортных работ должны указываться для каждого типа судна (представлены таблицы для расчета).

- Термин «система сгорания» заменен на «тип потребителя» (поправки к дополнению IX Приложения VI МАРПОЛ):

- В раздел 2 добавлено определение «тип потребителя».

- Внесение поправок в раздел 7 Руководства ПУЭС для определения возможных методов сбора данных о потреблении топочного мазута по типу потребителя (бункерная накладная, расходомеры, мониторинг бункерных топливных баков на борту).

- В отношении общего объема снабжения береговой электроэнергией в бумажных документах допускается включение информации, предоставленной портом или поставщиком электроэнергии в электронной записи.

- Поправки к Руководству 2022 г. по администрации данных о потреблении судового топочного мазута и интенсивности эксплуатационной углеродоемкости (резолюция MEPC.348(78)), касающиеся формата выборки сводок собранных данных, для отражения повышенного уровня детализации ССД ИМО.

- Внесение изменений в Руководство 2021 г. по системе ограничения мощности на валу/мощности двигателя в целях обеспечения соблюдения требований КЭСС и использования запаса мощности. Возникающие риски, связанные с использованием систем ограничения мощности на валу или мощности двигателя на судах, были рассмотрены на основе опыта морских лоцманов.

81-я сессия КЗМС постановила:

- Изменить технические требования в целях обеспечения системы ограничения мощности на валу в тех случаях, когда отсутствует физическое ограничение мощности на валу. В качестве альтернативы, при превышении предела мощности будет срабатывать сигнализация на ходовом мостике, и запускаться регистрация данных.

- Допускать прямое использование резерва мощности, заблаговременно сняв ограничения мощности на валу/мощности двигателя, когда предполагается возникновение опасности.

80-я сессия КЗМС постановила, что Администрации должны ежегодно направлять в ИМО отчеты об использовании резерва мощности в соответствии с процедурой отчетности.

В этом смысле 81-я сессия КЗМС одобрила проект Циркуляра КЗМС по процедуре, подготовленный Секретариатом.

***Поправки к унифицированным интерпретациям правила 2.2.18 Приложения VI МАРПОЛ***

Было принято решение изменить унифицированную интерпретацию правила 2.2.18 Приложения VI МАРПОЛ в целях четкого определения применимого требуемого ККЭЭ каждого этапа для пяти категорий судов: газовоз СПГ, круизное пассажирское судно, пассажирское судно ро-ро, грузовое судно ро-ро (судно, перевозящее транспортные средства) и грузовое судно ро-ро, поставленное 1 сентября 2019 года или после этой даты, чтобы обеспечить унифицированное выполнение требований ККЭЭ Приложения VI МАРПОЛ.

***Поправка к унифицированной интерпретации Приложения VI МАРПОЛ к правилу 2.2.15 Приложения VI МАРПОЛ для разъяснения термина «судно для перевозки тяжеловесных грузов» по Рекомендации МАКО № 170***

Было принято решение включить рекомендации, содержащиеся в документе IACS Rec.170, и оставить на усмотрение Администраций определение того, можно ли рассматривать судно как «судно для перевозки тяжеловесных грузов», принимая во внимание всю сложность типов судов, которые могут подпадать под термин «судно для перевозки тяжеловесных грузов».

В документе IACS Rec.170 рекомендуется рассматривать три типа судов как «судно для перевозки тяжеловесных грузов» в контексте правила 2.2.15: суда для перевозки (тяжеловесных) грузов на палубе, полупогружные проектные грузовые суда и полупогружные суда для перевозки (тяжеловесных) грузов на палубе (включая суда-доки). Кроме того, еще три типа судов также рекомендуется рассматривать как «суда для перевозки тяжеловесных грузов» при условии подтверждения Администрацией флага: многоцелевые суда для перевозки тяжеловесных грузов, проектные суда премиум класса и проектные грузовые суда.

Новый циркуляр будет рассылаться под номером MEPC.1/Circ.795/Rev.9.

***Руководство по требованиям к перевозке биотоплива и биотопливных смесей бункеровочными судами***

Была сделана ссылка на то, что 78-я сессия КЗМС согласовала унифицированную интерпретацию, допускающую использовать на борту судов смеси биотоплива с содержанием биотоплива до 30 %, однако суда, сертифицированные в соответствии с Приложением I МАРПОЛ для перевозки нефтепродуктов, могут перевозить только смеси биотоплива с содержанием биотоплива до 25 %. Этот проект руководства позволил бы традиционным бункеровочным судам, сертифицированным для перевозки нефтяного топлива в соответствии с Приложением I МАРПОЛ, перевозить биотопливо до класса B30.

Было принято решение, что данный вопрос не подпадает под действие Приложения I MARPOL без пересмотра Кодекса МКХ, и поэтому Группе по оценке безопасности и опасности загрязнения химических веществ (ESPH) было предложено продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии Группы (14–18 октября 2024 г.).

***Руководство по использованию биотоплива и смесей биотоплива***

После принятия 80-й сессией КЗМС Временного руководства по использованию биотоплива в соответствии с правилами 26, 27 и 28 Приложения VI МАРПОЛ (ССД и показатели CII) (MEPC.1/Circ.905), несколько делегаций рассмотрели такие вопросы безопасности, как содержание серы и воды (гидрированное растительное масло), ознакомление экипажа, обращение с топливом. Предлагаемое руководство по использованию биотоплива и смесей биотоплива было рассмотрено и должно быть передано на 108-ю сессию КБМ (май 2024 г.).

***Перевод газовозов СПГ, считающихся газовозами, в категорию газовозов СПГ в системах ССД ИМО и CII***

На 81-й сессии КЗМС было принято решение, что все газовозы СПГ, которые в настоящее время классифицируются как газовозы, должны указываться как газовозы СПГ для целей отчетности ССД и расчета показателей CII. Секретариату было поручено выполнить пересчет ГКЭ флота СПГ газовозов и газовозов на 2021 и 2022 гг. после завершения реклассификации. Было также отмечено, что такую реклассификацию не следует интерпретировать как оказывающую влияние на указание типа судна в Международном свидетельстве по энергоэффективности судна (IEEC), и она не должна предопределять возможный результат процесса рассмотрения показателей CII.

***Руководство по согласованной отчетности, касающейся топочного мазута с очень низким содержанием серы (VLSFO) и со сверхнизким содержанием серы (ULSFO), биотоплива и электротоплива, направляемой в ССД ИМО***

В предлагаемом руководстве рассматривается возможность того, что для биотоплива, отвечающего требованиям MEPC.1/Circ.905, в качестве биотоплива в отчетах, направляемых в ССД ИМО, следует указывать только массу биокомпонента, которая установлена в Сертификате экологичности, и что если используется какое-либо биотопливо, не отвечающее требованиям MEPC.1/Circ.905, следует рассмотреть возможность составления отчетности о таком биотопливе отдельно от ископаемого топлива и от биотоплива.

Комитет предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представить предложения по унифицированной интерпретации для согласованной отчетности по топливу VLSFO, ULSFO, биотопливу и электротопливу на 82-й сессии КЗМС.

***Руководство по оценке жизненного цикла (LCA)***

81-я сессия КЗМС приняла проект резолюции КЗМС о Руководстве 2024 г. по интенсивности выбросов парниковых газов (ПГ) в течение жизненного цикла судового топлива (MEPC.391(81)). Поправки в основном включают в себя более подробные требования в отношении расчета коэффициентов выбросов по умолчанию, а также аспекты, связанные с со снабжением береговой электроэнергией.

Была воссоздана корреспондентская группа по Руководству LCA для работы над другими темами/ аспектами социально-экономической рациональности использования судового топлива, отчеты о которой будут представлены на 83-й сессии КЗМС. Кроме того, 81-я сессия КЗМС приняла решение создать рабочую группу GESAMP (Группа экспертов по научным аспектам загрязнения морской среды) по интенсивности выбросов ПГ в течение жизненного цикла судового топлива (РГ GESAMP-LCA) для научного анализа Руководства LCA с представлением отчета на 82-й сессии КЗМС.

Параллельно на 81-й сессии КЗМС рабочая группа по загрязнению воздуха и энергоэффективности провела обсуждение различных тем, например, измерение и контроль выбросов метана (CH4), закиси азота (N2O) и других ПГ, которые имеют место при использовании топлива в танках, вопросы сертификации двигателей и количественная оценка проскока метана на борту.

Была создана Корреспондентская группа для дальнейшего рассмотрения вопросов, связанных с измерением и контролем выбросов CH4 и N2O, а также снижением уровня СО2 на борту. Особое внимание было уделено необходимости обеспечить координацию между этими направлениями работы (РГ GESAMP-LCA и КГ LCA) во избежание накладок и дублирования.

***Предложения по снижению уровня СО2 на борту***

На 81-й сессии КЗМС было рассмотрено несколько предложений, касающихся снижения уровня СО2 на борту и использования бортовой технологии снижения уровня СО2 (OCC) на борту судов. На 81-й сессии КЗМС было принято решение создать Корреспондентскую группу для создания плана работы по разработке нормативной базы для использования снижения уровня СО2 на борту. Отчет будет представлен на 83-й сессии КЗМС.

Рабочая группа GESAMP-LCA рассмотрит системные границы Руководства LCA в отношении снижения уровня СО2 на борту.

***Морской пластмассовый мусор с судов***

Была сделана ссылка на то, что в резолюции MEPC.310(73), принятой в октябре 2018 г., было согласовано решение оставить План действий по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов (План действий) в рассмотрении для обеспечения эффективности действий.

В резолюции MEPC.341(77) также упоминается рассмотрение действий в рамках Плана действий, которое должно предшествовать анализу Стратегии по решению проблемы морского пластмассового мусора с судов в 2025 г. с целью достижения нулевого сброса пластмассовых отходов с судов в море.

Рассмотрение было перенесено для обсуждения на 82-й сессии КЗМС.

***Предотвращение загрязнения и реагирование***

Вследствие близкого времени проведения 11-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) и 81-й сессии КЗМС, результаты 11-й сессии PPR будут представлены на рассмотрение 82-й сессии КЗМС, за исключением одного срочного вопроса, касающегося одобрения 81-й сессией КЗМС проекта циркуляра КЗМС о рекомендациях по перевозке пластмассовых гранул морем в грузовых контейнерах.

81-я сессия КЗМС приняла к сведению юридическую консультацию по использованию систем очистки отработавших газов (EGCS), предоставленную Секретариатом в качестве альтернативного механизма соблюдения согласно Приложению VI МАРПОЛ, и ее взаимосвязь с правовой базой Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS). Этот вопрос был перенесен для рассмотрения на 82-й сессии КЗМС.

***Назначение зоны контроля выбросов в арктических водах Канады***

81-я сессия КЗМС согласовала проект поправок к Приложению VI МАРПОЛ к правилам 13 и 14 и дополнению VII (Зоны контроля выбросов) для обозначения арктических вод Канады как зоны контроля выбросов для контроля оксидов азота (NOx), оксидов серы (SOx) и твердых частиц, с целью принятия этих поправок на 82-й сессии КЗМС.

В этом случае, наиболее ранней датой вступления поправок в силу будет 1 марта 2026 г. (через 16 месяцев после даты принятия).

***Назначение зоны контроля выбросов в Норвежском море***

81-я сессия КЗМС согласовала предложенные поправки к Приложению VI МАРПОЛ к правилам 13 и 14 и дополнению VII (Зоны контроля выбросов) для обозначения Норвежского моря как зоны контроля выбросов оксидов азота (NOx) и оксидов серы (SOx).

Дальнейшее обсуждение будет проведено на 82-й сессии КЗМС. Наиболее ранней датой вступления поправок в силу будет 1 марта 2026 г., если они будут приняты на 82-й сессии КЗМС.

***Осуществление Гонконгской конвенции***

Условия вступления в силу Гонконгской конвенции были выполнены 26 июня 2023 г., поэтому Конвенция вступит в силу 26 июня 2025 г.

81-я сессия КЗМС утвердила форматы отчетности в соответствии со статьей 12 Гонконгской конвенции и разработку ИМО нового модуля ГИСИС по утилизации судов для Сторон Конвенции в целях выполнения ими своих обязательств по передаче информации, требуемой согласно Конвенции.

Комитет также постановил проинформировать Исполнительного секретаря Базельской, Роттердамской и Стокгольмской конвенций о предстоящем вступлении в силу Гонконгской конвенции и предложил дальнейшее рассмотрение их взаимодействия.

Сторонам Гонконгской конвенции предлагается направлять в Организацию по электронной почте (med@imo.org) информацию о предприятиях по утилизации судов и два ежегодных списка судов, о которых необходимо сообщать в соответствии с подпунктами 1, 4 и 5 статьи 12 Гонконгской конвенции, до тех пор пока не будет выпущен модуль GISIS по утилизации судов.

Этот документ подготовлен Российским морским регистром судоходства в справочных целях и содержит краткое изложение основных результатов заседания рабочего органа ИМО. В справочных целях в документе отражена основная информация об итогах обсуждений и решениях, принятых в ходе заседаний ИМО. Аналогичная информация о других заседаниях ИМО доступна на сайте РС.

При возникновении вопросов просьба обращаться в Международный отдел РС: <https://rs-class.org/ru/register/contacts/>