**71-я сессия КЗМС**

3-7 июля 2017 года в штаб-квартире Международной морской организации (ИМО) состоялась 71-я сессия Комитета по защите морской среды (КЗМС) под председательством А. Домингеса.

По вопросам касательно управления балластными водами на данной сессии был одобрен проект поправок к Правилу B-3 Конвенции по управлению балластными водами, который устанавливает соответствующий срок внедрения стандарта D-2 после вступления в силу положений Конвенции. Совместно с этим, на сессии была также одобрена резолюция, направленная на обеспечение планомерного и постоянного применения утвержденных поправок.

***На своей 71-й сессии КЗМС:***

* одобрил поправки к Правилу 13 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в части назначения районов контроля выбросов окислов азота по уровню Tier III в Балтийском и Северном морях;
* принял Руководство по дополнительным аспектам в отношении Технического кодекса по контролю за выбросами окислов азота от 2008 года в части конкретных требований, касающихся судовых дизельных двигателей, оборудованных системами селективного каталитического восстановления (СКВ);
* отметил проект структуры первоначальной стратегии ИМО, предусмотренной Дорожной картой по разработке Комплексной стратегии ИМО по снижению выбросов парниковых газов с судов, предусматривающий принятие первоначальной стратегии ИМО на 72-й сессии КЗМС (в апреле 2018 года);
* отметил необходимость последующего одобрения Циркуляра MSC-MEPC.4/Circ.4 касательно Руководства для уполномоченных инспекторов государственного портового контроля по применению положений МКУБ;
* отметил необходимость последующего одобрения Циркуляра MSC‑MEPC.5/Circ.11 касательно Поправок к Руководству по освидетельствованиям в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств от 2015 года для судов, эксплуатирующихся в полярных водах;
* отметил необходимость последующего одобрения Циркуляра MSC‑MEPC.5/Circ.12 касательно Унифицированной интерпретации по дате истечения срока действия конвенционных свидетельств;
* отметил необходимость последующего одобрения проекта единого циркуляра FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1, касающегося Перечня сертификатов и документов, которые должны быть в наличии на борту судов, при условии его последующего одобрения на 41-й сессии Комитета по упрощению формальностей и 104-й сессии Юридического комитета (ЮРКОМ);
* отметил необходимость последующего одобрения Циркуляра MSC-MEPC.1/Circ.5 по Организации и методам работы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской среды, а также их вспомогательных органов;
* утвердил проект резолюции Ассамблеи по применению и вступлению в силу положений Протокола от 2010 года Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (HNS) для предоставления на 30-й сессии Ассамблеи в целях его последующего принятия;
* утвердил проект резолюции Ассамблеи по делегированию полномочий выдачи свидетельств о страховании или прочих документов о финансовом обеспечении, требуемых в соответствии с положениями Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC) от 1992 года и Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (HNS) от 2010 года для предоставления на 30-й сессии Ассамблеи в целях его последующего принятия;
* утвердил Циркуляр FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1, касающийся Перечня сертификатов и документов, которые должны быть в наличии на борту судов.

***Поправки к Конвенции МАРПОЛ***

На 71-й сессии КЗМС одобрил поправки к Правилу 13 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ касательно назначения районов контроля выбросов окислов азота по уровню Tier III в Балтийском и Северном морях, и к Дополнению V Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ касательно информации, подлежащей внесению в накладную на поставку бункерного топлива (Резолюция MEPC.286(71)).

Уровень выбросов окислов азота судовых дизельных двигателей, установленных на судах, построенных начиная с 1 января 2021 года включительно, и эксплуатирующихся в районах Северного и Балтийского морей, должен соответствовать уровню Tier III. Постройка, модернизация, ремонт и (или) техническое обслуживание судов, оснащенных судовыми дизельными двигателями, уровень выбросов которых соответствует уровню Tier II, может выполняться на судоверфях, расположенных в районах контроля выбросов окислов азота по уровню Tier III.

В поправках к информации, подлежащей внесению в накладную на поставку бункерного топлива, рассматриваются случаи поставки топлива, не отвечающего требованиям по низкому содержанию серы, на то или иное судно, использующее эквивалентные средства (в частности, скрубберы) в целях снижения уровня выбросов окислов серы для обеспечения соответствия требованиям положений Конвенции МАРПОЛ.

Данные поправки должны считаться принятыми 1 июля 2018 года и вступить в силу 1 января 2019 года.

***Поправки к Правилу B-3 Конвенции по управлению балластными водами***

На 71-й сессии КЗМС был достигнут компромисс по вопросу касательно сроков установки систем очистки балластных вод в соответствии с нормами сброса балластных вод, указанными в Правиле D-2 Конвенции по управлению балластными водами. КЗМС одобрил проект поправок к Правилу B-3 Конвенции по управлению балластными водами, который устраняет неопределенность, связанную с соответствующим применением Правил D-1 (регламент замены балластных вод) и D-2 (установка систем очистки балластных вод) на существующих судах, а также устанавливает соответствующий срок обеспечения соответствия требованиям стандарта D-2 после вступления в силу положений Конвенции.

Данные поправки уточняют сроки обеспечения соответствия требованиям стандарта D-2, в частности:

* Дата обеспечения соответствия стандарту, указанному в Правиле D-2 (в части систем управления балластными водами) для новых судов (Правило B-3.5):

*в отношении новых судов (построенных начиная с 8 сентября 2017 года включительно) Комитетом согласовано, что датой вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами будет считаться дата осуществления управления балластными водами как минимум в соответствии со стандартом, указанным в Правиле D-2;*

* дата поэтапного обеспечения соответствия стандарту, указанному в Правиле D-2 (в части систем управления балластными водами) на существующих судах (Правила B‑3.1, 2, 3, 4 и 10):

*в отношении существующих судов (построенных до 8 сентября 2017 года) датой начала поэтапного осуществления управления балластными водами, будет являться дата освидетельствования для возобновления класса с выдачей Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP), проведенного не ранее 8 сентября 2017 года:*

* + *Случай с первым освидетельствованием для возобновления класса:*
* *освидетельствование завершено не ранее 8 сентября 2019 года; либо*
* *освидетельствование для возобновления класса (отвязанное от выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP) или нет) завершено после 8 сентября 2014 года, но до 8 сентября 2017 года;*
  + *Случай со вторым освидетельствованием для возобновления класса:*
* *если первое освидетельствование для возобновления класса после вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами завершено до 8 сентября 2019 года;*
* *при условии, что освидетельствование для возобновления класса не было завершено в период, начиная с 8 сентября 2014 года включительно и до 8 сентября 2017 года.*
* *обеспечение соответствия стандарту, указанному в Правиле D-2 (в части систем управления балластными водами) на судах, на которые не распространяется требование в отношении Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP) (Правило B-3.8).*

Существующие суда, на которые не распространяется требование в отношении Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP), должны обеспечивать соответствие стандарту, указанному в Правиле D-2, начиная с даты, определяемой Администрацией, но не позднее 8 сентября 2024 года.

До этого срока такие суда должны обеспечивать соответствие положениям Правила D-1.

Подтверждается тот факт, что суда, построенные (заложенные) начиная с 8 сентября 2017 года включительно, должны обеспечивать соответствие стандарту D-2 после сдачи.

В отношении таких поправок ИМО утвердила соответствующую Резолюцию MEPC.287(71), касающуюся определения даты вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами, указанной в Правиле B-3 с поправками, на основании даты обеспечения применения стандарта D-2, указанной в Правиле B-3.

Данной Резолюцией подтверждается, что освидетельствование для возобновления класса является освидетельствованием для возобновления класса судна, связанное с выдачей Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP) (как было ранее согласовано Ассамблеей в Резолюции A.1088(28)).

Кроме того, на 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.288(71) касательно применения Конвенции по управлению балластными водами в целях обеспечения планомерного и постоянного применения утвержденных поправок к Правилу B-3.

Согласно такой Резолюции, Государства-члены должны обеспечить применение вышеуказанных новых поправок к Правилу В-3 Конвенции после ее вступления в силу, т.е. 8 сентября 2017 года.

Данная Резолюция заменяет собой Резолюцию A.1088(28) «Применение Международной Конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков от 2004 года». На 71-й сессии КЗМС призывает Ассамблею ИМО (в ходе 30-й сессии в ноябре‑декабре 2017 года) аннулировать Резолюцию A.1088(28).

***Кодекс по одобрению систем управления балластными водами***

На своей 70-й сессии КЗМС принял Руководство по одобрению систем управления балластными водами (G8) от 2016 года (Резолюция MEPC.279(70)) и согласился с приданием данному Руководству обязательного статуса после вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами с последующим его переименованием в Кодекс по одобрению систем управления балластными водами.

На 70-й сессии КЗМС поручил Секретариату подготовить в целях предоставления на рассмотрение на данной сессии любые последующие поправки к Руководству (G8) и проект поправок к Конвенции по управлению балластными водами для отражения факта придания обязательного статуса.

Таким образом, на своей 71-й сессии КЗМС одобрил:

* проект Кодекса по одобрению систем управления балластными водами и проект Резолюции MEPC в целях их принятия на 72-й сессии КЗМС совместно с принятием соответствующих поправок к Конвенции по управлению балластными водами;
* проект поправок к Правилам A-1 и D-3 Конвенции по управлению балластными водами для их рассылки Генеральным секретарем после вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами в целях их последующего принятия на 72-й сессии КЗМС.

***Чрезвычайные меры***

На своей 71-й сессии КЗМС одобрил Циркуляр BWM.2/Circ.61 «Руководство по принятию чрезвычайных мер в рамках Конвенции по управлению балластными водами».

Отметив тот факт, что на судах не будет обеспечиваться надлежащая работа систем управления балластными водами в районах, в которых параметры морской среды – в частности, мутность, общее содержание взвешенных частиц (TSS) и (или) соленость – превышают рабочие предельные значения, установленные для систем управления балластными водами, на 70-й сессии КЗМС предложил направить документы с проектом руководства по принятию чрезвычайных мер в рамках Конвенции по управлению балластными водами.

Данное Руководство нацелено на выдачу рекомендаций заинтересованным сторонам указанного сектора по принятию чрезвычайных мер с учетом следующих аспектов:

* принципов, подлежащих рассмотрению при принятии чрезвычайных мер;
* потенциальных сценариев развития чрезвычайных ситуаций;
* применение чрезвычайных мер с учетом сроков выявления проблем;
* рекомендуемые средства на судне, необходимые для реализации принимаемых чрезвычайных мер;
* план управления балластными водами и принимаемые чрезвычайные меры.

***Замена балластных вод***

На своей 71-й сессии КЗМС одобрил Циркуляр BWM.2/Circ.62, касающийся применения Конвенции по управлению балластными водами к судам, эксплуатирующимся в районах, в которых невозможно обеспечить замену балластных вод в соответствии с положениями Правил B-4.1 и D-1.

На 4-й сессии Подкомитет по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) рассмотрел предложенный текст унифицированной интерпретации по применению Правила B-4 (касательно замены балластных вод) Конвенции по управлению балластными водами, отметив тот факт, что утверждение унифицированных интерпретаций к Конвенции по управлению балластными водами возможно только после вступления Конвенции в силу. Но ввиду насущности данной темы, на своей 71-й сессии КЗМС счел более целесообразным разработку и утверждение Циркуляра по управлению балластными водами, а не унифицированной интерпретации.

То или иное судно до момента необходимости обеспечения соответствия стандарту D-2, эксплуатирующееся в районе, где невозможно обеспечить замену балластных вод в соответствии с положениями Правил B-4.1 и D-1:

* не обязательно должно обеспечивать соответствие стандарту D-2;
* не обязательно должно обеспечивать соответствие стандарту D-2 вне зависимости от того, что данное судно не отвечает требованиям Правила B-3.6 (сбор балластных вод в приемные сооружения), B-3.7 (прочие методы) или A-4 (исключения) Конвенции по управлению балластными водами;
* не обязательно должно продолжать соответствовать требованиям Правил B-3.6, B-3.7 или А-4 Конвенции по управлению балластными водами.

В случаях, если Государством порта выделены специальные районы замены балластных вод в соответствии с Правилом B-4.2, судном должны соблюдаться условия замены балластных вод в таких районах. В случае, если условия замены балластных вод не предусмотрены, судно не должно отклоняться от запланированного маршрута либо задерживаться при совершении рейса в целях выполнения замены балластных вод.

***Освидетельствование и оформление свидетельств***

Поскольку Конвенция по управлению балластными водами вступает в силу 8 сентября 2017 года, в Руководство по освидетельствованиям в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств от 2015 года (Резолюция A.1104(29)) следует включить положения Временного руководства по освидетельствованиям, отложенные к внесению еще на 14-й сессии Подкомитета по осуществлению документов государством флага (FSI).

На 71-й сессии КЗМС поручил Подкомитету по осуществлению документов ИМО (III) на своей 4-й сессии внести положения Руководства по освидетельствованию, представленные в Циркуляре BWM.2/Circ.7, в проект исправленного Руководства по освидетельствованию в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств от 2015 года для представления на рассмотрение на 30-й сессии Ассамблеи в целях последующего принятия.

На 71-й сессии КЗМС одобрил проект поправок к Правилам E-1.1.5, E-5.8 и E 5.9.1 Конвенции по управлению балластными водами и поручил Секретариату немедленно разослать текст поправок после вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами.

Все суда валовой вместимостью 400 брт и выше, на которые распространяются положения Конвенции по управлению балластными водами, подлежат освидетельствованиям с выдачей Международного свидетельства об управлении балластными водами и (или) подтверждением факта проведения таких освидетельствований в соответствующем Свидетельстве в соответствии с Правилами E‑1 и E-2 Конвенции по управлению балластными водами.

Учитывая тот факт, что Конвенция по управлению балластными водами не предусматривает периода поэтапной реализации ее положений для судов, построенных до ее вступления в силу, ИМО выпустила Циркуляр BWM.2/Circ.40, позволяющий Договаривающимся Правительствам, являющимися сторонами Конвенции по управлению балластными водами, выдавать Международные свидетельства об управлении балластными водами до вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами.

Ряд Администраций Государств флага начали проводить освидетельствования и заблаговременно выдавать соответствующие свидетельства судам исходя из соображений вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами в ближайшее время.

Однако обнаружены некоторые несоответствия между требованиями к проведению освидетельствований и оформлению свидетельств в Разделе E и формой Международного свидетельства об управлении балластными водами, указанной в Приложении I Конвенции по управлению балластными водами.

В соответствии с Правилами E-1.1.5 и E-5.9.1 Конвенции по управлению балластными водами, факт проведения того или иного дополнительного освидетельствования должен быть подтвержден в Свидетельстве; в противном случае, данное Свидетельство перестает быть действительным.

Однако в форме Международного свидетельства об управлении балластными водами, представленного в Приложении I Конвенции по управлению балластными водами, не предусмотрены какие-либо записи, подтверждающие факт проведения дополнительного освидетельствования, помимо ежегодного или промежуточного освидетельствования и освидетельствований для продления срока действия Свидетельства.

На 71-й сессии КЗМС также согласовал проект унифицированной интерпретации касательно «даты установки», применяемой в отношении «используемого метода управления балластными водами» в Приложении к Международному свидетельству об управлении балластными водами, с последующим его утверждением на 72-й сессии КЗМС после вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами.

При оформлении Международного свидетельства об управлении балластными водами следует указывать дату окончания ввода в эксплуатацию систем в соответствии с Разделом 8 Руководства (G8) (Резолюция MEPC.174(58) или MEPC.279(70) в соответствующих случаях).

Относительно срока установки системы управления балластными водами в соответствии с Резолюцией MEPC.279(70), касающейся Руководства по одобрению систем управления балластными водами (G8) от 2016 года, в пунктах 4 и 5 данной Резолюции под «датой установки» понимается контрактная дата поставки системы управления балластными водами на борт судна, либо, при отсутствии указания таковой, фактическая дата поставки.

Таким образом, касательно установки системы управления балластными водами могут иметь место две даты, т.е. контрактная дата поставки и дата окончания пусконаладки и ввода в эксплуатацию.

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.289(71) «Руководство по замене балластных вод (G6) от 2017 года».

На 70-й сессии КЗМС согласился пересмотреть положения Руководства по замене балластных вод (G6) (Резолюция MEPC.124(53)) путем оформления в виде приложения формы отчета по балластным водами (см. Приложение 1 Руководства по контролю и управлению балластными операциями на судах в целях сведения к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов (Резолюция A.868(20))).

Кроме того, Комитет также одобрил пересмотренный Циркуляр BWM.2/Circ.52/Rev.1 «Руководство по вводу (повторному вводу) судов в исключительную эксплуатацию в пределах вод, относящихся к юрисдикции одной Стороны».

Конвенция по управлению балластными водами предусматривает освобождение от требования в части применения положений Правила B-3 или C-1 к судам, эксплуатирующимся исключительно в одном обозначенном районе в соответствии с Правилом А-4.

Однако положения Конвенции по управлению балластными водами не распространяются на суда, которые освобождены от выполнения требований в случае совершения ими специальных рейсов для периодической постановки в сухой док, выполнения ремонта или технического обслуживания за границей за пределами такого указанного района.

Данный вопрос надлежащим образом рассмотрен в Циркуляре BWM.2/Circ.52/Rev.1.

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.290(71) «Руководство от 2017 года по оценке рисков согласно Правилу A-4 Конвенции по управлению балластными водами (G7)», которая заменяет Руководство по оценке рисков согласно Правилу A-4 Конвенции по управлению балластными водами (G7), принятое в соответствии с Резолюцией MEPC.162(56).

Определения и методы оценки рисков предусмотрены в новых редакциях данного Руководства.

На 70-й сессии КЗМС подтвердил факт соответствия концепции зоны одинакового риска (SRA) положениям Руководства по оценке рисков в соответствии с Правилом A-4 Конвенции по управлению балластными водами (G7).

Тем не менее, Комитет предложил направить предложения по внесению незначительных поправок в Руководство (G7) для более четкого прояснения связи между ними и концепцией зоны одинакового риска (SRA).

На 71-й сессии КЗМС утвердил окончательный вариант Руководства «Создание системы управления балластными водами».

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.291(71) «Пробный период в отношении введения в действие положений Конвенции по управлению балластными водами».

На 70-й сессии КЗМС поддержал предложение о разделении пробного периода на три этапа (сбор данных, анализ данных и пересмотр положений Конвенции), в ходе которых в отношении всех судов будут применяться специальные меры, не предусматривающие штрафных санкций.

Установление пробного периода (который будет больше испытательного периода) позволит Комитету в целом оценить эффективность применения положений Конвенции, выявить те или иные возникающие проблемы и получить данные для последующего пересмотра положений Конвенции.

Пробный период устанавливается в дополнение к реализации Дорожной карты по применению положений Конвенции по управлению балластными водами (разработанной на 68-й сессии КЗМС) и принятию мер, не предусматривающих штрафных санкций, в отношении судовладельцев, установивших системы управления балластными водами до ратификации Конвенции.

На 71-й сессии КЗМС также предложил Государствам-членам и заинтересованным сторонам в разумно короткие сроки начать сбор данных в связи с установлением пробного периода в преддверии дальнейшего одобрения плана сбора и анализа данных.

На 71-й сессии КЗМС СУБВ MICROFADE II и Envirocleanse inTank получили Основное одобрение, а система ECS-HYBRIDTM - Окончательное одобрение.

На 71-й сессии КЗМС повторно утвердил положения Циркуляра BWM.2/Circ.40 касательно выдачи Свидетельств об управлении балластными водами до момента вступления в силу Конвенции по управлению балластными водами и Планов управления балластными водами, одобренных в соответствии с Резолюцией A.868(20) и предложил Государствам-членам, действующим в качестве Государств флага и Государств порта, принять такие положения в целях обеспечения беспристрастного и систематического применения положений Конвенции по управлению балластными водами после вступления ее в силу:

* пункт 2 Приложения: «для ответственных лиц, вероятно, окажется невозможным обеспечить составление, изучение и одобрение Планов управления балластными водами, а также проведение освидетельствований и сертификации всех судов валовой вместимостью 400 брт и выше в течение 12 месяцев в промежутке между датой выполнения условий вступления Конвенции в силу и фактической датой ее вступления в силу»;
* пункт 3 Приложения: «Договаривающиеся правительства, являющиеся сторонами Конвенции по управлению балластными водами, могут обеспечивать выдачу Международных Свидетельств об управлении балластными водами до вступления в силу Конвенции при условии наличия в них указания о том, что срок действия таких Свидетельств отсчитывается с момента вступления Конвенции в силу, при этом в адрес Компании направляется письмо о принятии Плана управления балластными водами, что позволяет судну совершать рейсы в течение 3 (трех) месяцев с наличием неодобренного Плана управления балластными водами на борту».

***Предотвращение и борьба с загрязнениями***

На 71-й сессии КЗМС поручил Подкомитету по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) на своей 5-й сессии пересмотреть проект Резолюции КЗМС касательно Руководства по сбросу отработанной воды систем рециркуляции выхлопных газов от 2017 года, разработанный на 4-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR), а также пересмотреть Руководство по системам очистки выхлопных газов от 2015 года.

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC 292 (71) касательно Руководства от 2017 года по дополнительным аспектам в отношении Технического кодекса по контролю за выбросами окислов азота от 2008 года в части конкретных требований, касающихся судовых дизельных двигателей, оборудованных системами селективного каталитического восстановления (СКВ).

Представлены различные разъяснения касательно применения Схем А и В, текста содержания технической документации по контролю за выбросами окислов азота, отбора опытных образцов двигателя, а также порядка проведения подтверждающих испытаний на борту судна.

На 71-й сессии КЗМС рассмотрел отчет Редакционной группы по вопросам качества топлива, которая была вновь учреждена на 69-й сессии КЗМС в целях дальнейшей разработки проекта руководства по передовой практике для покупателей или пользователей топлива, а также для Государств-членов или прибрежных Государств.

Было в целом согласовано, что в методах передовой практики для покупателей или пользователей топлива будут отражены лишь аспекты закупки топлива посредством его доставки на борт, а не методы передовой практики по перекачке и хранению топлива на судах.

Методы передовой практики для Государств-членов или прибрежных Государств организованы в соответствии с положениями Правила 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

На 71-й сессии КЗМС предложил заинтересованным Государствам-членам и международным организациям далее рассмотреть проект передовой практики для покупателей или пользователей топлива и представить свои комментарии и предложения для 72-й сессии КЗМС в целях окончательного согласования данного проекта на этой сессии.

Отметив тот факт, что работа по разработке проекта передовой практики для Государств-членов или прибрежных Государств должна быть полностью согласована с дальнейшей работой по новой теме касательно «Систематического применения Правила 14.1.3 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ», на 71-й сессии КЗМС решил вновь учредить Редакционную группу и поручил ей окончательно согласовать проект руководства по передовой практике для Государств-членов или прибрежных Государств с последующим предоставлением отчета для 73-й сессии КЗМС.

Требования в отношении испытательных циклов и весовых коэффициентов, указанных в Техническом кодексе по контролю за выбросами окислов азота от 2008 года были окончательно согласованы в Резолюции MEPC.177(58).

В ходе применения положений Технического кодекса по контролю за выбросами окислов азота от 2008 года МАКО признала необходимость дальнейшего уточнения вопроса касательно сертификации двигателей, предназначенных для работы в составе с систем электродвижения, т.е. двигателей, приводящих в движение генератор переменного тока, подающий питание на ходовые двигатели и потребителям.

МАКО считает такое уточнение необходимым в отношении испытаний в соответствии с циклами D2 и E2. Таким образом, МАКО пересмотрела положения Унифицированной интерпретации (УИ) MPC 51.

На 71-й сессии КЗМС направил данный документ на рассмотрение на 5-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR).

Положения Правила 18.8.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ предусматривают, что накладная на поставку бункерного топлива должна сопровождаться представительной пробой поставленного топлива.

Положения Правила 18.8.2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ предусматривают, что в случае, если Администрацией требуется проведение анализа представительной пробы, данный анализ должен проводиться в соответствии с процедурой контроля, установленной в Дополнении VI Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Проверка уровня содержания серы в пробе МАРПОЛ должна проводиться методом, указанным в Дополнении V Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, т.е. по ISO 8754:2003.

Некоторые Государства порта, в частности страны Европейского Союза (ЕС), Соединенные Штаты Америки и Китай уже начали отбор проб топлива, используемого на судах.

Но на данный момент не существует гармонизированного метода и процедуры контроля.

При этом будет весьма сложно понимать причины тех или иных расхождений, поскольку они могут быть обусловлены загрязнением топлива, использованием несоответствующего топлива либо неопределенностями, связанными с применением различных методов контроля.

Таким образом, Администрации судов зачастую заявляют о том, что причиной нарушения положений Правила 14 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ является применение различных методов контроля.

Поэтому анализ проб используемого топлива должен проводиться теми же методами, что и анализ проб МАРПОЛ.

На 71-й сессии КЗМС направил данный вопрос на дальнейшее рассмотрение на 5‑й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR).

***Энергоэффективность судов***

В соответствии с Правилом 21.6 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, требуется проводить анализ конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для грузовых и пассажирских судов ро-ро.

Согласно Правилу 21.6 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, в начале этапа 1 и в середине этапа 2 КЗМС проводит обзор состояния технологических разработок и, если это окажется необходимым, изменяет периоды времени, параметры базовых линий ККЭЭ для соответствующих типов судов и степени понижения.

На 71-й сессии КЗМС одобрил проект поправок к Правилу 21 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ касательно требуемого ККЭЭ для грузовых и пассажирских судов ро-ро в целях его последующего принятия на 72-й сессии КЗМС.

На 71-й сессии КЗМС принял решение об учреждении редакционной группы по изучению вопросов, относящихся к конструктивному коэффициенту энергоэффективности (ККЭЭ) после реализации этапа 2, которой поручено следующее:

* рассмотреть, сравнить и провести анализ информации и данных, относящихся к данному вопросу;
* используя вышеуказанные данные и информацию, рассмотреть состояние технологических разработок в целях повышения энергоэффективности по положениям о ККЭЭ, содержащимся в Главе 4 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, и возможность последующего введения понижающих коэффициентов для ККЭЭ;
* представить на 73-й сессии КЗМС рекомендации касательно периода времени и требуемых понижающих коэффициентов для ККЭЭ на этапе 3;
* рассмотреть возможность введения требуемого ККЭЭ на этапе 4 с соответствующим периодом времени и понижающим коэффициентом;
* предоставить окончательный отчет на рассмотрение на 74-й сессии КЗМС в 2019 году.

***Поправочные коэффициенты для судов ледового класса***

Поправочный коэффициент грузовместимости вводится в целях учета снижения дедвейта судна с ледовым усилением за счет дополнительной массы стальных ледовых подкреплений по сравнению с судном, не относящимся к ледовому классу, и ввиду того, что обводы корпуса могут проектироваться с расчетом на повышенную ледовую ходкость таких судов, поэтому коэффициент общей полноты (Cb) такого судна может быть меньше такового для судна, предназначенного только для движения на открытой воде.

Положения пунктов 2.8 (в отношении поправочного коэффициента мощности «fj» для судов ледового класса) и 2.11 (в отношении поправочного коэффициента грузовместимости «fi» для судов ледового класса) Руководства по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов от 2014 года (Резолюция MEPC.245(66) с поправками) фактически ограничивает применение положений Правила 19.3 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ в отношении судов ледового класса, не относящихся к судам ледокольного класса, но имеющие ледовый класс IA Super.

Другими словами, требования Правил 20 и 21 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ не могут применяться в отношении судов ледового класса выше IA Super, поскольку для таких судов не предусмотрены вышеуказанные поправочные коэффициенты.

В частности, перед Редакционной группой по изучению вопросов, относящихся к конструктивному коэффициенту энергоэффективности (ККЭЭ) после реализации этапа 2, была поставлена задача рассмотреть необходимость изменения текущих поправочных коэффициентов для судов ледового класса, и если таковое окажется необходимым, разработать проект поправок к Руководству по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов от 2014 года, рассмотреть предложение об установлении запаса на базовые линии ККЭЭ для судов ледового класса и методы определения и исключения из правил по расчету ККЭЭ судов ледового класса выше IA Super.

Положениями Правила 21.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ предусматривается, что установленная пропульсивная мощность судов, в отношении которых применяется требуемый ККЭЭ, должна быть не менее «пропульсивной мощности, необходимой для поддержания маневренности судна в неблагоприятных условиях».

На основании результатов исследований, проведенных МАКО, было разработано Временное руководство по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях (Циркуляр MSC‑MEPC.2/Circ.11), принятое в качестве Временного руководства по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях от 2013 года в соответствии с Резолюцией MEPC.232(65).

Была выражена обеспокоенность касательно достаточности пропульсивной мощности и управляемости судов для поддержания маневренности при неблагоприятных условиях, если требуемые ККЭЭ достигаются лишь снижением установленной мощности главных двигателей.

На 68-й сессии КЗМС согласился ожидать получения окончательных результатов реализации научно-исследовательских проектов и предоставить полный текст проекта пересмотренного Временного руководства от 2013 года на рассмотрение на 71-й сессии КЗМС.

На 70-й сессии КЗМС были рассмотрены выводы, сделанные по результатам реализации научно-исследовательского проекта «Энергоэффективная безопасная работа судов» (SHOPERA) и японского научно-исследовательского проекта, а также проект пересмотренного Временного руководства от 2013 года.

После этого на 71-й сессии КЗМС согласовал факт применения положений Временного руководства от 2013 года на этапе 2 введения ККЭЭ, а также предложил заинтересованным Государствам-членам и международным организациям принять все возможные меры по дальнейшей разработке проекта пересмотренного Временного руководства от 2013 года с предоставлением предложений на рассмотрение на 72-й сессии КЗМС.

***Принятие дополнительных мер технического и рабочего характера в целях повышения энергоэффективности судов, занятых в международных перевозках***

На 70-й сессии КЗМС принял в соответствии с Резолюцией MEPC.278(70), поправки к Приложению VI Конвенции МАРПОЛ касательно системы сбора данных по потреблению топлива судами и в соответствии с пунктом (f)(iii) Статьи 16(2) установил следующее.

Принятые поправки должны считаться принятыми 1 сентября 2017 года и вступить в силу 1 марта 2018 года.

Правило 22А Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ о том, что «данные [которые каждая Администрация должна предоставить в отношении зарегистрированных судов валовой вместимостью 5,000 брт и выше] должны быть проверены в соответствии с процедурами, установленными Администрацией, с учетом руководства, разрабатываемого Организацией».

Для облегчения проверки данных Администрация должна указать, какие дополнительные документы следует предоставить совместно с ежегодным информационным отчетом.

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.293(71) «Руководство по проверке Администрацией данных по потреблению топлива на судах от 2017 года».

Администрация может уполномочить ту или иную организацию (см. Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, принятое Организацией в соответствии с Резолюцией A.739(18) с изменениями, внесенными Резолюцией MSC.208(81), и Спецификации относительно функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, касающихся освидетельствования и выдачи свидетельств, принятой Организацией в соответствии с Резолюцией A.789(19)) на получение данных по потреблению топлива на судах, проверку этих данных на соответствие требованиям, выдачу Свидетельства о соответствии и направление этих данных в адрес Организации, а также на выполнение иных действий, разрешенных Администрацией, в отношении базы данных ИМО по потреблению топлива на судах. Во всех случаях Администрация принимает на себя полную ответственность за выполнение всех действий со своей стороны или со стороны той или иной надлежащим образом уполномоченной ею организации.

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.294(71) «Руководство по разработке и управлению базой данных ИМО по потреблению топлива на судах от 2017 года».

В данном Руководстве представлены указания по разработке и управлению базой данных ИМО по потреблению топлива на судах. В нем описаны методы обеспечения анонимности данных, используемых Сторонами Конвенции, в соответствии с Правилом 22А Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, а также обеспечения полноты данных в базе.

База данных будет разработана в виде модуля в составе Глобальной интегрированной базы данных о судоходстве (GISIS) с комплексной системой веб‑аккаунтов ИМО для управления безопасным доступом к модулю.

На 71-й сессии КЗМС одобрил циркуляр о Внесении в систему сбора данных ИМО по потреблению топлива информации по судам, не имеющим право ходить под флагом той или иной Стороны Конвенции МАРПОЛ (Приложение V).

***Транспортные показатели судов, не перевозящих грузы***

Большинство делегаций, выразивших свои мнения, высказали беспокойство по вопросам, указанным в документе, а также о необходимости установления транспортных показателей для судов обеспечения морских платформ и морских перевозок.

В связи с этим, на 71-й сессии КЗМС предложил заинтересованным Членам и международным организациям совместно с Международной ассоциацией морских подрядчиков (IMCA) направить предложения по методам работы с судами обеспечения морских платформ и морских перевозок в рамках системы сбора данных ИМО.

Международная ассоциация круизных линий (CLIA) предложила рассчитывать соответствующие транспортные показатели круизных пассажирских судов исходя из «количества перевозимых пассажиров». В связи с этим необходимо внести изменения в стандартизированный формат предоставления данных в системе сбора данных (Приложение 3 Руководства по разработке судового плана управления энергоэффективностью (SEEMP) от 2016 года).

Учитывая тот факт, что в Приложение 3 Руководства по разработке судового плана управления энергоэффективностью (SEEMP) от 2016 года включены пункты о предоставлении отчетности, предусмотренные в Дополнении IX Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, на 71-й сессии КЗМС посчитал, что при внесении фразы «количество перевозимых пассажиров» в Приложение 3 данного Руководства будет обеспечено соответствие лишь с положениями поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ

КЗМС рассмотрит предложенные поправки к Руководству по разработке судового плана управления энергоэффективностью судна (SEEMP) от 2016 года на предстоящей сессии.

***Снижение уровня выбросов парниковых газов с судов***

На 70-й сессии КЗМС одобрил Дорожную карту по разработке Комплексной стратегии ИМО по снижению выбросов парниковых газов с судов, предусматривающий принятие первоначальной стратегии на 72-й сессии КЗМС (в апреле 2018 года) и пересмотренной стратегии на 80-й сессии КЗМС (весной 2023 года).

В Дорожной карте предусмотрено следующее:

* сценарии снижения выбросов и оценка предполагаемой будущей потребности в судах;
* уровни устремлений и руководящие принципы для реализации стратегии;
* параметры или показатели энергоэффективности судов (в текущей и долгосрочной перспективе), меры снижения уровня выбросов (в ближайшей, среднесрочной и долгосрочной перспективе), включая альтернативные виды топлива и влияние ККЭЭ;
* факторы, ограничивающие снижение уровня выбросов и методы их устранения;
* приоритетные направления для проведения НИОКР, включая относящиеся к технологическим разработкам;
* издержки и выгоды;
* влияние на Государства с учетом Плана действий высокого уровня (HLAP) (Резолюция A.1098(29)).

На 71-й сессии КЗМС отметил проект структуры первоначальной стратегии ИМО по снижению выбросов парниковых газов с судов, подготовленный соответствующей Рабочей группой:

* преамбула, введение, контекст, включая сценарии снижения выбросов;
* концепция;
* уровни устремлений;
* руководящие принципы;
* перечень мер, принимаемых в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с указанием возможных сроков их применения и степени влияния на Государства;
* ограничивающие факторы и вспомогательные меры, наращивание потенциала и техническое сотрудничество;
* НИОКР;
* последующие меры, принимаемые для разработки пересмотренной стратегии;
* периодический пересмотр Стратегии.

Первое заседание Межсессионной рабочей группы по вопросам снижения уровня выбросов парниковых газов с судов состоялось 26-30 июня 2017 года с предоставлением протокола данного заседания на рассмотрение на пленарном заседании.

Второе заседание Межсессионной рабочей группы по вопросам снижения уровня выбросов парниковых газов с судов состоится 23-27 октября 2017 года. 72-ю сессию КЗМС планируется провести непосредственно вслед за 3-м заседанием Межсессионной рабочей группы по вопросам снижения уровня выбросов парниковых газов с судов.

***Предотвращение и борьба с загрязнениями***

На своей 71-й сессии КЗМС:

* утвердил оценку веществ и их внесение в перечни 1 и 3 Циркуляра MEPC.2/Circ.22, с действительностью во всех странах без указания даты истечения срока действия;
* утвердил оценку моющих присадок и их включение в Приложение 10 Циркуляра MEPC.2/Circ.22;
* утвердил оценку моющих присадок и их включение в следующую редакцию Циркуляра MEPC.2/Circular, т.е. MEPC.2/Circ.23, планируемого к выпуску в декабре 2017 года;
* одобрил проект пересмотренной Главы 21 Международного кодекса перевозок опасных химических грузов наливом (IBC), ожидающего окончательного согласования глав 17 и 18, для последующего предоставления на рассмотрение всех трех пересмотренных глав в целях их принятия (одобрен на 98-й сессии КБМ);
* одобрил проект резолюции Ассамблеи по Кодексу по транспортировке и перегрузке опасных и вредных жидких веществ наливом судами обеспечения морских платформ для предоставления на 30-й сессии Ассамблеи ИМО в целях его последующего принятия (одобрен на 98-й сессии КБМ);
* одобрил Циркуляр MEPC.1/Circ.xx «Унифицированная интерпретация Правила 36.2.10 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ».

***Пересмотренное Руководство по применению положений Приложения V Конвенции МАРПОЛ***

На 71-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.295 (71) касательно Руководства по применению положений Приложения V Конвенции МАРПОЛ от 2017 года, аннулирующую Руководство от 2012 года.

На 69-й сессии КЗМС одобрил проект поправок к Приложению V Конвенции МАРПОЛ касательно веществ, опасных для морской среды, подготовленный Подкомитетом по перевозке грузов и контейнеров (CCC) на 2-й сессии, и поручил Подкомитету по перевозке грузов и контейнеров (CCC) на своей 3-й сессии окончательно согласовать проект поправок к Руководству по применению положений Приложения V к Конвенции МАРПОЛ от 2012 года (Резолюция MEPC.219(63)).

В пересмотренном Руководстве содержатся поправки к Руководству от 2012 года касательно электротехнических и электронных отходов, принятые в соответствии с Резолюцией MEPC.239(65), проект поправок, разработанный на 3-й сессии Подкомитета по перевозке грузов и контейнеров (CCC) (CCC 3/15, Приложение 5) исходя из поправок к Приложению V Конвенции МАРПОЛ касательно грузовых остатков, а также предлагаемые новые поправки для приведение положений Руководства в соответствие с соответствующими требованиями Полярного кодекса. Также был предложен проект определения электротехнических и электронных отходов с учетом рекомендаций, выданных на пленарном заседании в ходе 70-й сессии КЗМС, а также с учетом определений, разработанных другими Организациями, включая страны-участницы Базельской Конвенции, Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейской комиссии.

***Рабочая программа Комитета и вспомогательных органов***

На 71-й сессии КЗМС согласился внести в повестку дня рассмотрение нижеследующих новых вопросов:

* рассмотрение исходного предложения по изменению положений Приложения 1 Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах (AFS) с включением в него средств контроля за цибутином "3 в рамках двухлетней повестки дня Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) на 2018-2019 гг. и предварительной повестки дня на 5-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) с целевым годом завершения – 2018 г.;
* пересмотр Руководства по применению стандартов сброса и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод от 2012 года (Резолюция MEPC.227(64)) в целях учета несоответствий в этих применении";
* меры по снижению рисков использования и перевозки тяжелого топлива на судах в арктических водах";
* разработка поправок к Правилу 19 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и соответствующего Свидетельства об освобождении от выполнения требований для судов, не совершающих международных рейсов;
* систематическое применение Правила 14.1.3 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ (в отношении качества топлива и наличия топлива с низким содержанием серы для обеспечения применения лимита содержания серы 0,50% по массе).

На 71-й сессии КЗМС не согласовал тему «Разработка поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ и Техническому кодексу по контролю выбросов окислов азота касательно применения нескольких эксплуатационных профилей (карт) для судовых дизельных двигателей».

Следующие документы направляются на рассмотрение на 5-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) для дальнейшей проработки и разработки нового наименования для новой темы.

***Любые другие вопросы***

Канада предложила заинтересованным странам присоединиться к работе в целях улучшения уровня знаний о шуме, создаваемом судами, и разработке мер по его снижению, обсудить возможность совместной работы по разработке инновационных решений в отношении снижения уровней подводного шума, создаваемого судами, в целях снижения негативного воздействия на морских млекопитающих, в том числе возможной работы в ИМО.