**76 сессия КЗМС**

Семьдесят шестая сессия Комитета по защите морской среды (MEPC 76) была проведена дистанционно с 10 по 17 июня 2021 г.

***Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ – EEXI и CII***

76 сессия КЗМС одобрила Резолюцию MEPC.328(76), вносящую поправки в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении обязательных целевых технических и эксплуатационных мер по сокращению интенсивности выбросов углерода в атмосферу в международном судоходстве (EEXI и CII).

Эти поправки считаются принятыми с 1 мая 2022 г. и вступят в силу с 1 ноября 2022 г.

76 сессия КЗМС рассмотрела предложение об исключении для судов ледового класса в проекте поправок к Приложению VI к МАРПОЛ.

Эксплуатационные причины касаются того факта, что суда ледового класса расходуют больше топлива при навигации во льдах, чем аналогичные суда в условиях открытой воды, что может иметь значительное влияние на достигаемый ими уровень углеродоемкости (CII).

76 сессия КЗМС приняла решение, что данный вопрос должен быть рассмотрен в ходе обсуждения в отношении корректирующих факторов/исключений определенных рейсов, которое ведется в рамках отдельной Корреспондентской группы.

В соответствии с проектом правила 22B.3 предполагалось, что в случае смены флага/компании достигнутый показатель CII судна за период календарного года, предшествующий передаче, должен быть задокументирован и подтвержден, на основании чего должен быть назначен эксплуатационный рейтинг углеродоемкости такого судна для применения в качестве ежегодного уровня углеродоемкости до следующего ежегодного подтверждения.

Во избежание увеличения нежелательной административной нагрузки и для обеспечения последовательного соответствия 76 сессия КЗМС пришла к соглашению, что достигнутый CII, а также рейтинг CII будут основываться на данных полного календарного года.

Несмотря на то, что этот вопрос будет более подробно рассмотрен в подлежащем разработке Руководстве по вычислению CII в случае смены Администрации или компании, 76 сессия КЗМС пришла к соглашению, что необходимо осуществить некоторые изменения в рамках имеющихся поправок для рассмотрения некоторых определенных моментов и, в частности, уточнить, что каждое судно производит вычисление достигнутого ежегодного показателя углеродоемкости (CII) по полному календарному году, даже в случаях, когда судно меняет Администрации или компании в середине года.

Текст правил 6.6 - 6.8 в отношении Декларации о Соответствии был пересмотрен для его согласования с изменениями правила 28.3.

76 сессия КЗМС также приняла ряд изменений к правилу 26 для приведения текста, относящегося к Плану Управления Энергоэффективностью Судна (SEEMP), в соответствие с согласованными изменениями правила 28.3.

Комитет обратил внимание на сомнения в отношении расчета CII, в особенности для нового судна, сданного после 1 января в течение года; или судна, которое было приобретено по судебной продаже, при отсутствии информации о судне; или для судна, когда Администрация, несущая ответственность за расчет CII после 31 декабря, не подтвердила данные, представленные за предшествующий год в целом, и не получила копию таких данных на момент передачи предыдущей Администрацией.

Для решения этого вопроса 76 сессия КЗМС приняла новый пункт 10bis правила 27 для разъяснения того, что Генеральный секретарь ИМО гарантирует доступ Администрации судна, к которому применимо правило 28, ко всем отчетным данным по предшествующему календарному году, необходимым для расчета CII такого судна.

***Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ – освобождение барж БНС***

76 сессия КЗМС приняла Резолюцию MEPC.330(76), вносящую поправки в Приложение VI к МАРПОЛ, касающиеся освобождения безэкипажных несамоходных барж (барж БНС) от определенных требований по освидетельствованиям и свидетельствам.

Эти поправки считаются принятыми с 1 мая 2022 г. и вступят в силу с 1 ноября 2022 г.

В дополнение к этому, 76 сессия КЗМС одобрила окончательный текст Руководства MEPC.1/Circ.892 в отношении освобождения барж БНС от требований по освидетельствованиям и свидетельствам.

***Поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ – Запрет на использование и перевозку тяжелого топлива в арктических водах***

76 сессия КЗМС приняла Резолюцию MEPC.329(76), вносящую поправки в Приложение I к Конвенции МАРПОЛ в отношении запрета на использование тяжелого топлива и его перевозку в качестве топлива на судах в арктических водах.

Эти поправки считаются принятыми с 1 мая 2022 г. и вступят в силу с 1 ноября 2022 г.

Некоторые делегаты выразили сомнения в отношении положений по исключениям и изъятиям, приведенным в пунктах 2 и 4 предлагаемой поправки, и выступили с предложением удалить их из текста поправок для обеспечения надлежащей защиты арктической морской среды, но решение по этой точке зрения уже было принято на предыдущей сессии.

***Поправки к Конвенции AFS***

76 сессия КЗМС приняла Резолюцию MEPC.331(76), вносящую поправки в приложения I и IV к Международной Конвенции по контролю за вредными противообрастающими системами на судах (Конвенции AFS) в отношении мер контроля цибутрина и формы Свидетельства IAFSCS.

Эти поправки считаются принятыми с 1 мая 2022 г. и вступят в силу с 1 января 2023 г.

Правила о запрещении противообрастающих систем, содержащих цибутрин (также известный под промышленным названием Irgarol-1051), будут применяться к судам с 1 января 2023 г. или, в отношении судов, уже имеющих такую противообрастающую систему, при первом запланированном обновлении противообрастающей системы после 1 января 2023 г., но не позднее чем через 60 месяцев, следующих за последним применением на судне такой противообрастающей системы.

***Показательный пример лицензии на поставку топлива***

76 сессия КЗМС одобрила проект поправок к Руководству по передовой практике для государства-участника/прибрежного государства, в приложении к которому содержится показательный пример (образец) лицензии на поставку топлива.

Следует отметить, что данное руководство имеет необязательный характер.

***Показатели для судов обеспечения платформ и морских контрактных судов, а также круизных пассажирских судов в соответствии с Системой сбора данных ИМО***

Корреспондентская группа (КГ) по предотвращению загрязнения воздушной среды и энергоэффективности рассмотрела возможные показатели углеродоемкости для судов обеспечения платформ и морских контрактных судов, а также круизных пассажирских судов в соответствии с Системой сбора данных ИМО.

***Суда обеспечения платформ и морские контрактные суда***

На данном этапе КГ не определила один показатель для судов обеспечения платформ и морских контрактных судов, но вместо этого рассмотрела следующие возможные варианты действий до определения показателя:

* в дополнение к данным Системы сбора данных ИМО, судам обеспечения платформ и морским контрактным судам, а также круизным пассажирским судам предлагается собирать данные о «часах работы двигателя и установленной мощности для каждого двигателя», если это применимо, для проведения испытаний на добровольной основе;
* на основании приведенных выше данных судам обеспечения платформ и морским контрактным судам, а также круизным пассажирским судам предлагается рассчитывать показатели А и В и сообщать их ИМО;
* ИМО разработает пакет обезличенных данных по показателям A и B для анализа и рассмотрения сторонами с целью введения поправок в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ, если это необходимо, после проведения анализа указанных выше данных.

***Пассажирские круизные суда***

В отношении пассажирских судов КГ приняла аналогичное предложение.

***Пересмотр руководства по минимальной мощности***

76 сессия КЗМС приняла поправки к Временному руководству 2013 г. по определению минимальной пропульсивной мощности для обеспечения маневренности судов в неблагоприятных условиях (резолюция MEPC.232(65) с поправками, внесенными резолюцией MEPC.255(67)), которое содержится в циркуляре MEPC.1/Circ.850/Rev.2, но решила держать его под контролем.

Неблагоприятные погодные условия - отмечая, что пересмотренные неблагоприятные погодные условия являются более строгими, чем действующие в настоящее время условия, предусмотренные в циркуляре MEPC.1/Circ.850/Rev.2, решение о включении «Оценки минимальной мощности» в качестве новой процедуры оценки было поддержано для внесения в проект пересмотренного руководства.

Включение оценки минимальной мощности - используемая в настоящее время упрощенная оценка (используемый метод уровня 2) заменена оценкой минимальной мощности.

***Поправки к Руководству 2018 г. по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности ККЭЭ (EEDI) для новых судов***

76 сессия КЗМС приняла поправки к Руководству 2018 г. по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности ККЭЭ (EEDI) для новых судов***.***

Поправки были разработаны с целью учета поправок, внесенных в Приложение VI к МАРПОЛ в отношении обязательной отчетности о значениях фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности ККЭЭ и сопутствующей информации, как было одобрено на 75 сессии КЗМС.

***Унифицированные интерпретации для разъяснения дат, относящихся к этапам 2 и 3 ККЭЭ для «новых судов»***

76 сессия КЗМС одобрила проект унифицированной интерпретации для разъяснения дат, относящихся к этапам 2 и 3 ККЭЭ для «новых судов», в качестве проекта поправок к циркуляру MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

***Энергоэффективность судов***

76 сессия КЗМС приняла к сведению Отраслевое руководство 2020 г. по расчету и подтверждению конструктивного коэффициента энергоэффективности ККЭЭ.

Первая версия отраслевого руководства, в которой предусмотрены согласованные процедуры расчета и подтверждения ККЭЭ, которые должны использоваться верефикаторами и судовладельцами, поставляющими данные, была выделена как часть процедурного требования МАКО ПТ 38 «Процедура расчета и подтверждения конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ)».

Отраслевое руководство содержит значимые положения Руководства 2018 г. по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности ККЭЭ для новых судов (резолюция MEPC.308(73)) и Руководства 2014 г. по освидетельствованию и сертификации конструктивного коэффициента энергоэффективности ККЭЭ (резолюция MEPC.254(67)) с поправками, внесенными резолюциями MEPC.261(68) и MEPC.309(73)). Таким образом, для поддержания соответствия между предшествующей и последующей версиями стало обязательным актуализировать отраслевое руководство каждый раз после пересмотра руководства ИМО.

В отраслевое руководство 2020 г. были внесены следующие изменения:

.1 удаление пунктов, входящих в руководство ИМО, и добавление ссылок на соответствующее руководство ИМО, если необходимо;

.2 актуализация на основании последних руководств и ссылок ИМО;

.3 разъяснение применения Таблицы электрической мощности (EPT) для пассажирских судов и пассажирских судов ро-ро, в частности, для содействия согласованному внедрению руководства ИМО, которое приводится в резолюции MEPC.308(73), с поправками, в отношении вычисления значения PAE и использования EPT, как это принято в отраслевой практике.

***Снижение выбросов ПГ с судов. Комплесная оценка воздействия краткосрочной меры***

В ходе 75 сессии КЗМС многие делегаты отмечали, что до принятия краткосрочной меры было важно произвести всеобъемлющую оценку ее воздействия на государства, обращая особое внимание на потребности развивающихся стран, в особенности, малых островных развивающихся государств (SIDS) и стран с низшим уровнем экономического развития (LDCs), в соответствии с Первоначальной стратегией ИМО, Процедурой для оценки влияния такой потенциальной меры на государства (MEPC.1/Circ.885).

ИМО учредила Руководящий Комитет по проведению всеобъемлющей оценки воздействия. Были определены следующие задачи:

* Задача 1 Обзор литературы (Всемирный морской университет);
* Задача 2 Оценка воздействия меры на флот;
* Задача 3 Оценка воздействия меры на государства (ЮНКТАД);
* Задача 4 Анализ заинтересованных сторон (Starcrest);
* Задача 5 Определение зон отсутствия данных (Starcrest);
* Задача 6 Рассмотрение влияния COVID-19 (Секретариат);
* Задача 7 Несоразмерно негативное воздействие (Секретариат/Руководящий комитет).

Многие делегации поддержали предложение, что в период до 2026 г. необходимо проводить анализ воздействия краткосрочной меры, поэтому могут потребоваться необходимые корректировки.

Многие делегации также поддержали идею проведения обучения на базе знаний, накопленных в отношении всеобъемлющей оценки воздействия краткосрочной меры.

76 сессия КЗМС:

* вновь подтвердила, наряду с Процедурой для оценки влияния такой потенциальной меры на государства (MEPC.1/Circ.885), осуществление контроля за внедрением и воздействием краткосрочной меры, поэтому могут потребоваться необходимые корректировки.
* согласилась, что может быть проведено обучение на базе знаний, накопленных в отношении всеобъемлющей оценки воздействия краткосрочной меры для проведения дальнейшей оценки воздействия, включая то, как может быть определено несоразмерно негативное воздействие
* согласилась изменить текст резолюции КЗМС, чтобы отразить сомнения некоторых делегаций в отношении оценки воздействия на государства:

*«7. СОГЛАСИЛАСЬ сделать выводы исходя из знаний, накопленных в отношении всеобъемлющей оценки воздействия поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ с целью усовершенствования процедуры проведения последующих оценок с учетом Процедуры для оценки влияния такой потенциальной меры на государства (MEPC.1/Circ.885) и технического задания по оценке воздействия краткосрочной меры»;*

76 сессия КЗМС призвала государства-участники и международные организации представить конкретные предложения о том, как сохранить контроль за необходимым пересмотром воздействия краткосрочной меры и сделать выводы исходя из накопленных знаний на 77 сессии КЗМС.

***Завершение проекта технического руководства в рамках поддержки коэффициента энергоэффективности существующих судов EEXI***

Без дальнейшего обсуждения 76 сессия КЗМС приняла следующие резолюции, как завершенные на 8-й сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG GHG 8):

* Резолюцию MEPC.332(76) - Руководство 2021 г.по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности существующих судов EEXI;
* Резолюцию MEPC.333(76) - Руководство 2021 г.по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности существующих судов EEXI;
* Резолюцию MEPC.334(76) - Руководство 2021 г. по системе ограничения мощности на валу/мощности двигателя в целях обеспечения соблюдения требований к EEXI и использования резерва мощности.

***Завершение проекта технического руководства в рамках поддержки руководства по эксплуатационным показателям углеродоемкости и методам вычисления (руководства по СII)***

76 сессия КЗМС одобрила резолюцию MEPC.335(76) - Руководство 2021 г. по эксплуатационным показателям углеродоемкости и методам вычисления (Руководство G1 по CII), как завершенное на ISWG GHG 8.

***Базовые линии CII***

76 сессия КЗМС одобрила резолюцию MEPC.336(76) - Руководство 2021 г. по базовым линиям для использования с эксплуатационными показателями углеродоемкости (Руководство G2 по базовым линиям CII), как завершенное на ISWG GHG 8.

***Понижающие коэффициенты CII***

76 сессия КЗМС одобрила резолюцию MEPC.337(76) - Руководство 2021 г. по понижающим коэффициентам к базовым линиям эксплуатационной углеродоемкости (Руководство G3 по понижающим коэффициентам CII), после длительных и оживленных обсуждений между делегациями.

Большинство делегаций поддержало компромиссное предложение, представленное на 8-й сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG 8), поясняющее, что предложение является дальновидной и реалистичной целью международного судоходства.

Некоторые делегации, выражая общую поддержку выводов Группы по G3 в духе компромисса, подчеркнули, что потребуются более энергичные попытки по снижению воздействия ПГ для достижения уровня амбиций, заявленных в Первоначальной стратегии ИМО.

Многие другие делегации выразили разочарование по отношению к рейтингам эксплуатационной углеродоемкости судов (рейтингам CII), подчеркнув, что понижающие коэффициенты, установленные для фазы 1 и 2, были недостаточны для поощрения к изменению поведения судовладельцев, и оставление значений коэффициентов для фазы 3 не определенными до пересмотра Стратегии могут привести к недостоверности информации для отрасли и, таким образом, не могут быть поддержаны.

***Рейтинги эксплуатационной углеродоемкости судов (рейтинги CII)***

76 сессия КЗМС одобрила резолюцию MEPC.338(76) - Руководство 2021 г. по рейтингам эксплуатационной углеродоемкости судов (Руководство G4 по рейтингам CII).

***Пересмотренное предложение в отношении Международного Совета по научным исследованиям и разработкам***

75 сессия КЗМС рассмотрела предложение, представленное несколькими промышленными ассоциациями, по разработке программы научных исследований и разработок (НИР) для ускорения введения низкоуглеродных и безуглеродных технологий и видов топлива.

Предполагается, что программа НИР могла бы быть основана на создании ИМО Международного Совета по Научным исследованиям и Разработкам (IMRB), отвечающего за ввод в эксплуатацию, координацию и администрирование конкретных проектов НИР, финансируемых фондом (Международным фондом ИМО по морским исследованиям, IMRF), который также мог быть основан ИМО.

Предполагается, что будет привлечено примерно 5 миллиардов долларов США в течение 10 - 15 лет существования программы посредством предлагаемого обязательного финансирования НИР, в размере 2 долларов США за каждую тонну потребленного топлива.

75 сессия КЗМС рассмотрела предложение отрасли и отметила расхождение во мнениях и высказанные сомнения, в частности, в отношении разнообразных эксплуатационных, административных, юридических аспектов и вопросов управления.

76 сессия КЗМС, ввиду недостатка времени, не смогла завершить рассмотрение и полностью обсудить *пересмотренное* предложение по IMRB и согласилась, что обсуждение будет завершено на следующей сессии КЗМС.

***Предложение по плану работы по разработке средне- и долгосрочных мер***

22 государства-участника, представленные как развитыми, так и развивающимися странами и различными географическими регионами, продемонстрировали явный прогресс в отношении того, как структурировать обсуждения ИМО по вопросам средне- и долгосрочных мер, включая рассмотрение воздействий потенциальных мер на государства в ходе трех отдельных этапов:

Этап I – Сравнение и первоначальное рассмотрение предложений относительно мер;

Этап II – Оценка и выбор мер(ы) для дальнейшей разработки; и

Этап III – Разработка меры (мер), которая должна быть завершена до согласованной даты (дат).

Для сравнения и первоначального рассмотрения предложений в отношении возможных мер, план работы должен определить основные вопросы, которые должны быть рассмотрены по каждой средне- и долгосрочной мере.

Ключевые вопросы должны включать следующие элементы, но не ограничиваться ими:

* основные характеристики и свойства меры;
* установление потенциала сокращения выбросов;
* возможные последствия для судоходной индустрии;
* аспекты внедрения и приведения в исполнение;
* юридические аспекты;
* определение общей рабочей нагрузки Организации.

Этап I должен продлиться до весны 2022 г., Этап II должен быть завершен одновременно с принятием Пересмотренной стратегии, а Этап III должен осуществляться и достичь согласованной целевой даты одновременно с принятием Пересмотренной стратегии и сопутствующими графиками внедрения.

Это предложение встретило широкую поддержку, несколько делегаций подчеркнули важность для ИМО начать незамедлительное рассмотрение конкретных среднесрочных мер с целью согласовать обширные меры как можно скорее, но не позднее 2025 г. В этой связи многие делегации выразили мнение, что план работы должен быть одобрен на этой сессии с тем, чтобы незамедлительно инициировать работу по этапу I.

Некоторые другие делегации, выражая поддержку организации дальнейшей работы на основе плана работы, предложили, чтобы поправки к плану работы, такие как оценка воздействия на государства, были более значимыми в соответствии с этапом II плана работы, а также включали новый этап IV для отслеживания воздействия на государства.

76 сессия КЗМС одобрила план работы и попросила 9 сессию Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG 9) использовать план работы как основу и руководство в ее дальнейшей работе по рассмотрению конкретных предложений по средне- и долгосрочным мерам.

***Предложение по установлению универсального обязательного сбора за выброс парниковых газов***

76 сессия КЗМС рассмотрела предложение по обязательному углеродному сбору за выброс парниковых газов в международном судоходстве, предлагаемого в качестве незамедлительной приоритетной меры для содействия быстрому переходу и отказу от использования углеводородного топлива.

Авторы инициативы предлагают на начальном уровне к 2025 г. Установить сбор 100 долларов США за тонну фактических выбросов, эквивалентных выбросам диоксида углерода по тяжелому топливу, с последующими увеличением каждые 5 лет на основе проведения должного анализа.

Авторы инициативы проанализировали всю имеющуюся работу по эффективности международных рыночных мер, опубликованных после того, как последнее обсуждение ИМО по данному вопросу было закрыто в 2013 г., и пришли к выводу, что амбициозный, обязательный и универсальный сбор считается экспертами наилучшим существующим экономическим инструментом контроля выбросов ПГ в секторе международного судоходства.

Введение такого сбора преследует две основных цели:

* послать рынку недвусмысленный сигнал о том, что переход на полностью безуглеродное судоходство, в соответствии с температурными целями Парижского соглашения и научными данными, является окончательным и неизбежным;
* компенсировать разницу цен между обычными (business-as-usual) технологиями на основании выбросов, включая топливо; и их безуглеродные альтернативы.

Сбор может взиматься на стадии бункеровки или по результатам выбросов, но авторы инициативы отмечают, что наилучшие рассмотренные доказательства обеспечивают эффективность и простоту сборов при бункеровке.

Авторы инициативы предлагают распределить собранные средства на:

1) создание фонда для поддержки смягчения последствий изменения климата и адаптационные мероприятия в уязвимых странах, регулируемые на основании полномочий Рамочной конвенции ООН об изменении климата (UNFCCC), потенциальным кандидатом для которой может стать существующий Зеленый климатический фонд (GCF),

2) создание отдельного фонда для финансирования НИР по новым технологиям и видам топлива, регулируемые на основании полномочий ИМО. Компенсация понесенных операционных издержек будет составлять определенную часть доходов, как для государств Порта, так и для государств Флага, при управлении сбором средств и администрировании расходов.

Принцип CBDR-RC (общие, но дифференцированные обязанности и соответствующие возможности) рассматривается путем перечисления значительной части собранных средств на финансирование проектов по изменению климата в странах, являющихся наиболее уязвимыми для последствий изменения климата.

Некоторые делегации встретили предложение положительно и выразили его поддержку в целом, признавая также срочность начала обсуждений по международным рыночным мерам.

С другой стороны, некоторые другие делегации выразили мнение, что предложение было преждевременным и будет иметь отрицательное воздействие на морскую индустрию по отношению к развивающимся странам; что универсальный характер сбора будет несовместим с общими, но дифференцированными обязанностями и соответствующими возможностями (CBDR-RC); что в настоящее время не имеется в достаточном количестве альтернативных низко- или безуглеродных видов судового топлива; что следует провести более подробную оценку воздействия предложения на государства.

76 сессия КЗМС приняла к сведению предложенную рыночную меру, основанной на обязательном углеродном сборе, а также выраженные противоречивые мнения в отношении предложения, и согласилась на его дальнейшее рассмотрение совместно с последующими предложениями по среднесрочным мерам на 9 сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG 9) и 77 сессии КЗМС, в контексте этапа I плана работы.

***Корреспондентская группа по сокращению интенсивности выбросов углерода***

76 сессия КЗМС согласилась повторно учредить Корреспондентскую группу по сокращению интенсивности выбросов углерода и проект ее круга ведения, а также проведение девятой и десятой Межсессионных рабочих групп по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG GHG 9 и ISWG GHG 10).

***Действия по рассмотрению загрязнения морским пластмассовым мусором с судов***

76 сессия КЗСМ одобрила:

* Циркуляр MEPC.1/Circ.893 в отношении Положения о соответствующем оборудовании портов и терминалов приема отходов пластика с судов
* Циркуляр MEPC.1/Circ.894 по совместному использованию результатов исследования морского мусора и поощрению проведения исследований для лучшего понимания загрязнения микропластиками с судов

***Унифицированные интерпретации Технического кодекса NOX 2008 г.***

76 сессия КЗМС одобрила Циркуляр MEPC.1/Circ.895 по Унифицированным интерпретациям Технического кодекса NOX 2008 г. с поправками.

Этот циркуляр отменяет циркуляр MEPC.1/Circ.865.

***Новые предложения в повестку КЗМС***

76 сессия КЗМС согласовала следующий новый пункт повестки работы Комитета:

* Пересмотр Руководства 2014 г. по сокращению подводного шума от торгового судоходства для компенсации отрицательного воздействия на морскую флору и фауну (MEPC.1/Circ.833) (Руководство 2014 г.) и определения новых шагов.

***Дата следующей сессии КЗМС***

77 сессия КЗМС будет проведена с 22 по 26 ноября 2021 г.

78 сессия КЗМС будет проведена в первой половине 2022 г.

***Отложенные вопросы***

Комитет согласился отложить рассмотрение следующих вопросов до 77 сессии КЗМС:

* Применение Конвенции УБВ (BWM) к конкретным типам судов;
* Применение Конвенции УБВ (BWM) к судам, эксплуатирующимся в портах с проблематичным качеством воды;
* Анализ журнала регистрации балластных вод;
* Одобрение поправок к Приложению I Конвенции МАРПОЛ и Кодексу МКХ (IBC) в отношении водонепроницаемых дверей на грузовых судах, а также соответствующих поправок к Протоколу о грузовой марке 1988 г. и Кодексу МКГ (IGC);
* Процесс актуализации Руководства по освидетельствованиям в соответствии с Гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (HSSC);
* Проект Руководства 2020 г. по системам очистки отработавших газов;
* Слив воды из систем очистки отработавших газов;
* Снижение влияния выбросов черного углерода от международного судоходства в Арктическом регионе;
* Анализ Руководства IBTS и поправок к свидетельству IOPP и журналу учета нефтяных операций.

***Круг ведения рабочих групп***

Корреспондентской группе по сокращению интенсивности выбросов углерода поручено:

1. дальнейшее рассмотрение и завершение разработки проекта актуализированного Руководства по разработке Плана управления энергоэффективностью судна (SEEMP),

2. дальнейшее рассмотрение и актуализация существующих руководящих указаний, процедур или руководства, с учетом комментариев и решений, принятых на 8-й сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG 8) и 76 сессии КЗМС, включая:

a. Руководство 2017 г. по администрированию подтверждения данных по потреблению судового топлива (резолюция MEPC.292(71));

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

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

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

3. разработка проекта Руководства по корректирующим коэффициентам для определенных типов судов, эксплуатационных профилей и/или рейсов в рамках CII (новое Руководство G5);

4. разработка в новых или существующих Руководствах указаний по:

a. процессам проверки и подтверждения Плана Управления Энергоэффективностью Судна (SEEMP), включая подтверждение пересмотренного SEEMP для судов, требующих разработки плана корректирующих действий (PCA);

b. отчетности, подтверждению и предоставлению данных по испытаниям CII на добровольной основе;

c. накоплению и составлению отчетности о потреблении топлива на судах для новой Администрации и/или компании в случае смены Администрации на другую и/или одной компании на другую;

5. представить промежуточный отчет на 77 сессию КЗМС и окончательный отчет на 78 сессию КЗМС в 2022 г., который будет предварительно рассмотрен на 10 сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG 10).

9-й сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG 9) (15-17 сентября 2021 г.) поручено:

1. рассмотреть далее конкретные предложения с целью стимулирования потребления альтернативного низкоуглеродного и безуглеродного топлива, включая разработку Руководства по жизненному циклу ПГ/интенсивности углерода всех основных видов топлива и схем стимулирования, где применимо;

2. рассмотреть далее конкретные предложения по сокращению проскоков метана и по выбросам летучих органических соединений (ЛОС).

10 сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов ПГ с судов (ISWG-GHG) (18-22 октября 2021 г.) поручено:

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

2. рассмотреть далее объем и длительность разработки обязательного Кодекса по интенсивности выбросов углерода;

3. рассмотреть конкретные предложения о том, как как сохранить контроль за необходимым пересмотром воздействия краткосрочной меры и использовать накопленные знания о комплексной оценке воздействия кратковременной меры; и

4. рассмотреть среднесрочные меры по снижению ПГ в контексте Этапа I плана работы для разработки средне- и долгосрочных мер

5. представить письменный отчет на 77 сессии КЗМС.

***76 сессия КЗМС приняла:***

* Резолюцию MEPC.328(76), вносящую поправки в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении обязательных целевых технических и эксплуатационных мер (EEXI и CII) по сокращению интенсивности выбросов углерода в атмосферу в международном судоходстве;
* Резолюцию MEPC.329(76), вносящую поправки в Приложение I к Конвенции МАРПОЛ в отношении запрета на использование тяжелого топлива и перевозку в качестве топлива на судах в арктических водах;
* Резолюцию MEPC.330(76), вносящую поправки в Приложение VI к МАРПОЛ, касающиеся освобождения барж БНС от определенных требований по освидетельствованиям и свидетельствам;
* Резолюцию MEPC.331(76), вносящую поправки в приложения I и IV к Международной Конвенции по контролю за вредными противообрастающими системами на судах (Конвенции AFS) в отношении мер контроля цибутрина и форму Свидетельства по IAFS.
* Резолюцию MEPC.332(76) - Руководство 2021 г.по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности существующих судов EEXI;
* Резолюцию MEPC.333(76) - Руководство 2021 г.по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности существующих судов EEXI;
* Резолюцию MEPC.334(76) - Руководство 2021 г. по системе ограничения мощности на валу/мощности двигателя в целях обеспечения соблюдения требований к EEXI и использования резерва мощности.
* Резолюцию MEPC.335(76) - Руководство 2021 г. по эксплуатационным показателям углеродоемкости и методам вычисления (Руководство G1 по CII);
* Резолюцию MEPC.336(76) - Руководство 2021 г. по эксплуатационным показателям углеродоемкости и методам вычисления (Руководство G2 по базовым линиям CII);
* Резолюцию MEPC.337(76) - Руководство 2021 г. по понижающим коэффициентам к базовым линиям эксплуатационной углеродоемкости (Руководство G3 по понижающим коэффициентам CII);
* Резолюцию MEPC.338(76) - Руководство 2021 г. по рейтингам эксплуатационной углеродоемкости судов (Руководство G4 по рейтингам CII).

***76 сессия КЗМС одобрила:***

* окончательный текст Руководства MEPC.1/Circ.892 в отношении освобождения барж БНС от требований по освидетельствованиям и свидетельствам, в дополнение к поправкам к Приложению VI;
* циркуляр MEPC.1/Circ.893 в отношении Положения о соответствующем оборудовании портов и терминалов приема отходов пластика с судов;
* циркуляр MEPC.1/Circ.894 по совместному использованию результатов исследования морского мусора и поощрению проведения исследований для лучшего понимания загрязнения микропластиками с судов;
* циркуляр MEPC.1/Circ.895 по Унифицированным интерпретациям Технического кодекса NOX 2008 г.