**72-я сессия КЗМС, 9 - 13 апреля 2018 года**

Вредные водные организмы в балластной воде.

Поправки к Правилу B-3 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими от 2004 года (Конвенции по управлению балластными водами 2004).

На 72-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.297(72) о поправках к Правилу В-3 Конвенции по управлению балластными водами 2004 касательно сроков внедрения управления балластными водами для судов вместе с соответствующей Резолюцией КЗМС.

Эти поправки вступают в силу с 13 октября 2019 года.

На 72-й сессии КЗМС принял Резолюцию MEPC.298(72) об определении освидетельствования (Международные свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP)), указанного в Правиле В-3.

Поправки к Правилам A-1 и D-3 Конвенции по управлению балластными водами 2004

На 72-й сессии КЗМС принял поправки к Правилам A-1 и D-3 Конвенции по управлению балластными водами 2004, делающие обязательным Кодекс по системам управления балластными водами, с соответствующей Резолюцией   
MEPC.296(72) – Поправки к Правилам A-1 и D-3 Конвенции по управлению балластными водами 2004. Данные поправки вступают в силу с 13 октября 2019 года.

Поправки к Правилам Е-1 и Е-5 Конвенции по управлению балластными водами 2004

На 72-й сессии КЗМС принял поправки к Правилам Е-1 и Е-5 Конвенции по управлению балластными водами 2004, касающиеся утверждения дополнительных освидетельствований в Международном свидетельстве об управлении балластными водами. Они были приняты через Резолюцию MEPC.299(72) – Поправки к Правилам Е-1 и Е-5 Конвенции по управлению балластными водами 2004. Эти поправки вступают в силу с 13 октября 2019 года.

Кодекс по системам управления балластными водами

На 72-й сессии КЗМС принял Кодекс по одобрению систем управления балластными водами (Кодекс по системам управления балластными водами) через Резолюцию MEPC.300(72).

Унифицированная интерпретация Приложения I (Форма Международного свидетельства об управлении балластными водами) Конвенции по управлению балластными водами 2004

На 72-й сессии КЗМС одобрил следующую Унифицированную интерпретацию Приложения I (форма Международного свидетельства об управлении балластными водами) Конвенции по управлению балластными водами 2004 Циркуляром BWM.2/Circ.66:

*Предельные сроки для установки системы управления балластными водами, предусмотренные в постановляющем параграфе 6 Резолюции MEPC.279(70) (Руководства по одобрению систем управления балластными водами (G8) от 2016 года), следующие:*

*"для целей постановляющих параграфов 4 и 5 настоящей Резолюции, слово "установленный" означает контрактную дату поставки системы управления балластными водами на судно. В отсутствие такой даты, слово "установленный" означает фактическую дату поставки системы управления балластными водами на судно".*

Организационные структуры, относящиеся к оценке и одобрению систем управления балластными водами

На 72-й сессии КЗМС рассмотрел рекомендации Объединенной группы экспертов по научным аспектам изучения загрязнения моря – Рабочей группы по балластным водам о том, что Процедуру (G9) необходимо пересмотреть и сделать обязательной в результате пересмотра Руководства (G8), а также о необходимости более широкого пересмотра Процедуры (G9), так как она составлена еще в 2008 году и только выиграет от различных обновлений и улучшений.

Было согласовано, что Процедуру (G9) необходимо пересмотреть после пересмотра Руководства (G8), и что нет необходимости переделывать Процедуру (G9) в кодекс в рамках Конвенции.

Поправки к Циркуляру BWM.2/Circ.33 и BWM.2/Circ.43

На 72-й сессии КЗМС одобрил:

* циркуляр BWM.2/Circ.33/Rev.1 по пересмотренным Рекомендациям по определению масштаба системы управления балластными водами;
* циркуляр BWM.2/Circ.43/Rev.1 по пересмотренным Рекомендациям для Администраций по процессу типового одобрения для систем управления балластными водами.

Проверка соответствия отдельных систем управления балластными водами Правилу D-2 Конвенции по управлению балластными водами 2004 совместно с их приемкой

На своей 4-й сессии подкомитет по внедрению инструментов ИМО предложил 72-й сессии КЗМС изучить необходимость рассмотрения подробных аспектов проверки соответствия отдельных систем управления балластными водами Правилу D-2 Конвенции по управлению балластными водами совместно с их вводом в эксплуатацию.

30-я сессия Ассамблеи приняла Резолюцию A.1120(30) по Руководству по освидетельствованиям в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств от 2017 года. По поручению 71-й сессии КЗМС следующее новое положение было включено в редакцию Руководства по Гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств от 2017 года:

*"(BI) 1.1.2.19 убеждаясь в том, что эксплуатационное испытание системы управления балластными водами было проведено на основе процедуры монтажа и ввода в эксплуатацию и что было представлено документальное подтверждение соответствия обработанных сбрасываемых балластных вод в ходе вышеуказанного испытания Правилу D-2 путем отбора и анализ проб в соответствии с применимыми руководствами, разработанными Организацией".*

Нет четких руководств по тому, что необходимо включить в процедуру ввода в эксплуатацию, указанную в параграфах 8.2.5 и 8.3.6 проекта Кодекса по системам управления балластными водами.

Проверка при первоначальном вводе в эксплуатацию включена в Правило E-1.1.1 Конвенции по управлению балластными водами и в параграфы 8.2.5 и 8.3.6 проекта Кодекса по системам управления балластными водами. При этом первоначальный отбор и анализ проб на судне, как указано в (BI) 1.1.2.19 Руководства по Гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств в редакции от 2017 года, не требуются в соответствии с Конвенцией по управлению балластными водами 2004 или обязательным проектом Кодекса по системам управления балластными водами. Так как это требование подробно определено только в необязательном Руководстве по Гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств, некоторые государства-члены попросили уточнить, является ли отбор и анализ проб обязательным требованием.

На 72-й сессии КЗМС согласовал предложение о соответствующей поправке в Правило E-1.1.1 Конвенции по управлению балластными водами. КЗМС предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представить предложения по разработке руководства по проверке соответствия отдельных систем управления балластными водами Правилу D-2 Конвенции по управлению балластными водами 2004 совместно с их вводом в эксплуатацию.

Чрезвычайные меры в Плане управления балластными водами

На 72-й сессии КЗМС посчитал важным скорейшее включение информации по чрезвычайным мерам в Руководство по управлению балластными водами и разработку Планов управления балластными водами (G4).

На 72-й сессии КЗМС предложил государствам-членам и международным организациям представить предложения для разъяснения того, когда элементы, представленные в Руководстве по чрезвычайным мерам в рамках Конвенции по управлению балластными водами, необходимо включать в планы управления балластными водами.

Применение Конвенции по управлению балластными водами 2004 к конкретным типам судов

На 72-й сессии КЗМС рассмотрел комментарии относительно проблем, с которыми сталкиваются спасательные буксиры и несамоходные баржи без экипажа в обеспечении соответствия Конвенции по управлению балластными водами 2004. КЗМС предложил делегациям представить свои предложения по новым темам для последующей сессии.

Запись времени наработки рабочего насоса балластных вод и его подключение к системе GPS

На 72-й сессии КЗМС рассмотрел комментарии относительно записи времени, даты и географического положения рабочего насоса балластных вод на судах, оборудованных системами управления балластными водами, и на судах, которые соблюдают регламенты замены балластных вод.

На 72-й сессии КЗМС предложил государствам-членам представить свои предложения по новым темам для разработки руководства по записи данных о работе насосов балластных вод для последующей сессии.

Поправки к Правилу 21 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ (требования к ККЭЭ для ролкерных грузовых и ролкерных пассажирских судов)

На 72-й сессии КЗМС Резолюцией MEPC.301(72) принял поправки к Приложению VI Конвенции МАРПОЛ относительно Зон контроля выбросов и необходимого ККЭЭ для ролкерных грузовых и ролкерных пассажирских судов. Данные поправки вступают в силу с 1 сентября 2019 года.

На 72-й сессии КЗМС согласился включить новый постановляющий параграф 4 в Резолюцию для стимулирования досрочного применения поправок к Правилу 21:

"На 72-й сессии КЗМС пригласил Стороны для рассмотрения применения упомянутых выше поправок к Правилу 21 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, касающихся новых параметров для определения эталонных значений ККЭЭ для судов, которые ходят под их флагом, как можно скорее до их вступления в силу".

Анализ ККЭЭ, требуемый в соответствии с Правилом 21.6 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ

В соответствии с Правилом 21 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, принятым на 62-й сессии КЗМС, фактически достигнутый ККЭЭ новых судов не должен превышать требуемого ККЭЭ. Требуемый ККЭЭ определяется исходя из размеров и типа судна с использованием значения базовой линии, которое представляет среднее значение ККЭЭ судов, переданных за предыдущие 10 лет (с 1 января 1999 года по 1 января 2009 года). Было согласовано, что будет использован уменьшающий коэффициент, который будет увеличиваться поэтапно.

На 67-й сессии КЗМС согласился учредить Редакционную группу по вопросам ККЭЭ, который необходим по Правилу 21.6 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, для анализа состояния технологических разработок, релевантных для реализации этапа 2 Правил ККЭЭ.

На 70-й сессии КЗМС дал указание Редакционной группе представить отчет о ходе выполнения работ на 72-й сессии КЗМС, промежуточный отчет на 73-й сессии КЗМС и окончательный отчет на 74-й сессии КЗМС в 2019 году.

На 72-й сессии КЗМС рассмотрел первый отчет с предложением применить исключение из Правила ККЭЭ к судам ледового класса с классом не ниже PC 5 МАКО или равнозначного (см. Правила 3.3.2.1 и 6.3.3.1 Полярного кодекса).

На 72-й сессии КЗМС Рабочая группа согласилась со следующими предложенными изменениями Правила 19.3 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ:

*"3 Правила 20 и 21 настоящего Приложения не применяются к судам с нетрадиционной ГЭУ, за исключением применения Правил 20 и 21 к круизным пассажирским судам с нетрадиционной ГЭУ и к танкерам СПГ с традиционной или нетрадиционной ГЭУ, поставленным на или после 1 сентября 2019 года, как определено в параграфе 43 Правила 2. Правила 20 и 21 не применяются к грузовым судам ледокольного класса с ледовым классом выше, чем IA Super у судов категории "А", как определено в Полярном кодексе".*

На 72-й сессии КЗМС дал указание Редакционной группе по вопросам ККЭЭ после реализации этапа 2 рассмотреть то, как суда с ледовым усилением в соответствии с ледовыми классами выше IA Super будут определены и исключены из Правил ККЭЭ.

Параметры базовой линии для навалочных судов и танкеров

На 72-й сессии КЗМС обсудил анализ соответствия крупнотоннажных навалочных судов и танкеров требованиям к ККЭЭ этапов 2 и 3 и представил предложения по поправкам для базовых линий для таких типов судов.

Было отмечено, что в настоящее время крупнотоннажные навалочные суда и танкеры не могут соответствовать требованиям к ККЭЭ этапа 2. В соответствии с представленными данными, всего 27,98% навалочных судов с дедвейтом 100 000 и выше соответствуют требованиям к ККЭЭ этапа 2, и 19,15% танкеров с дедвейтом 120 000 и выше соответствуют требованиям к ККЭЭ этапа 2. Доля таких крупнотоннажных судов, которые соответствуют требованиям этапа 3, еще ниже.

Повторив, что на 70-й сессии КЗМС согласился сохранить текущие уменьшающие коэффициенты, сроки и параметры базовых линий ККЭЭ для требований этапа 2 для всех судов, кроме ро-ро грузовых и ро-ро пассажирских судов, на 72-й сессии КЗМС решил, что предложенный подход по изменению требований к ККЭЭ этапа 2 для больших навалочных судов и танкеров не будет разрабатываться дальше, и направил документы для обсуждения Редакционной группе по вопросам ККЭЭ после реализации этапа 2 относительно требований ККЭЭ "после реализации этапа 2".

Минимальная пропульсивная мощность для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях

На 71-й сессии КЗМС согласовал продление действия Временного руководства на этап 2 введения ККЭЭ и продолжение обсуждений по этому вопросу на 72-й сессии КЗМС, пригласив заинтересованные государства-члены и международные организации принять все возможные меры по дальнейшей разработке проекта пересмотренного Временного руководства с представлением предложений Комитету.

Были представлены следующие предложения:

* пересмотреть определение коэффициентов самоходности во Временном руководстве;
* пригласить Комитет для принятия нового численного метода, предложенного в качестве одного из альтернативных методов для расчета квадратичной передаточной функции добавочного волнового сопротивления на регулярном волнении.

На 72-й сессии КЗМС согласился продолжить обсуждение по этому вопросу на последующей сессии и пригласить заинтересованные государства-члены и международные организации принять все возможные меры по дальнейшей разработке проекта пересмотренного Временного руководства от 2013 года с предоставлением на рассмотрение на 73-й сессии КЗМС.

Запрет на перевозку не соответствующего требованиям топлива по Правилу 14.1 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ

На 71-й сессии КЗМС утвердил новую тему касательно "Систематического применения Правила 14.1.3 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ" для включения в двухлетнюю повестку дня Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию на 2018-2019 гг. с целевым годом завершения 2019.

На 5-й сессии Подкомитет по предотвращению загрязнения и реагированию согласовал проект поправок к Приложению VI Конвенции МАРПОЛ в отношении запрета перевозки на борту судов не соответствующего требованиям топлива (предназначенного для целей сжигания) с содержанием серы более 0,50% для представления данного вопроса на утверждение на 72-й сессии КЗМС как вопроса, требующего безотлагательного решения в целях последующего принятия на 73-й сессии КЗМС:

*"Содержание серы в каждом виде топлива, используемого на борту судов или перевозимого для использования на борту судна, не должно превышать 0,50% м/м".*

На 72-й сессии КЗМС согласовал проект поправок к Правилу 14 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ и форму Дополнения к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения атмосферы в отношении запрета перевозки на борту судов не соответствующего требованиям топлива (предназначенного для целей сжигания) для обеспечения движения судна или применения на борту судна, в целях их последующего принятия на 73-й сессии КЗМС.

Предлагаемый текст для параграфа 2.3.3 Дополнения к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения атмосферы необходимо откорректировать следующим образом:

*"Для судна без равнозначной установки, одобренной в соответствии с Правилом 4.1, как указано в 2.6, содержание серы в любом виде топлива, перевозимого для использования на борту судна, не должно превышать 0,50% м/м по накладным на поставку бункерного топлива".*

Руководство по передовой практике для покупателей (пользователей) топлива по обеспечению качества топлива, применяемого на борту судов

На 71-й сессии КЗМС предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представить предложения для 72-й сессии КЗМС в целях окончательного согласования передовой практики на этой сессии. Комитет утвердил Циркуляр MEPC.1/Circ.875 по Руководству по передовой практике для покупателей (пользователей) топлива по обеспечению качества топлива, применяемого на борту судов.

Передовая практика для поставщиков топлива по обеспечению качества топлива, применяемого на борту судов

Проект руководства был представлен на рассмотрение Комитета. Для проекта руководства по передовой практике для поставщиков информация была взята из международных и местных стандартов по качеству судового топлива, процедур для поддержания контроля качества в цепочке поставки и процедур поставки на судно с сопутствующим отбором проб и документированием.

На 72-й сессии КЗМС предложил государствам-членам и международным организациям представить свои комментарии по этому предложению на 73-й сессии КЗМС.

Предложение по унификации методов испытаний содержания серы в топливе

В соответствии с параграфами 2.4 и 3.3 Дополнения VI Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, содержание серы в образце МАРПОЛ необходимо определять в соответствии с методом испытаний по ISO 8754:2003, как указано в Дополнении V Приложения VI Конвенции МАРПОЛ.

На 72-й сессии КЗМС рассмотрел предложение об обязательном характере метода испытаний содержания серы в топливе, чтобы избежать споров, при этом должны применяться методы по ISO 8754:2003 или ISO 14596:2007.

ISO 8754:2003 является обязательным стандартом по методике испытаний для проверки содержания серы в образце МАРПОЛ. Но диапазон испытаний ISO 8754 варьируется в пределах всего от 0,03% до 5,00% (м/м). ISO 8754:2003 не охватывает весь диапазон содержания серы, который может быть необходим при испытаниях топлив.

ISO 14596:2007, широко использующийся для определения содержания серы в топливе, применим для продуктов с содержанием серы в диапазоне от 0,001% (м/м) до 2,50% (м/м). С учетом Статьи 13-3 Директивы ЕС по содержанию серы (Директива ЕС 2016/802), для определения содержания серы приняты методы и по ISO 8754:2003, и по ISO 14596:2007.

Так как нет унифицированного метода испытаний и проверки содержания серы в пробах используемого топлива, то было предложено добавить определение содержания серы в Правило 2 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, чтобы обеспечить выполнение анализа единым способом, а обязательным методом испытания будет метод по последней редакции ISO 8754.

На 72-й сессии КЗМС согласился продолжить рассмотрение этого вопроса.

База данных ИМО по потреблению топлива на судах

База данных была запущена как новый модуль на платформе GISIS. В Циркуляре №3827, выпущенном в марте 2018 года, даны руководства для пользователей в Администрациях и Признанных организациях.

Подтверждение соответствия Правилу 5.4.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ

На 71-й сессии КЗМС признал необходимость единого применения поправок к Главе 4 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ и предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациях представить свои конкретные предложения по образцу формы для подтверждения соответствия Правилу 5.4.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ на 72-й сессии КЗМС.

В соответствии с Правилом 5.4.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, которое было представлено вместе с поправками, принятыми Резолюцией MEPC.278(70):

*"Администрация должна удостовериться в том, что у каждого судна, к которому применимо Правило 22А, "Судовой план управления энергоэффективностью" соответствует Правилу 22.2 настоящего Приложения. … Подтверждение соответствия должно быть передано на судно и находиться на судне".*

На 72-й сессии КЗМС одобрил Циркуляр MEPC.1/Circ.876 по образцу формы для подтверждения соответствия, раннему представлению "Судового плана управления энергоэффективностью", часть II в части плана по сбору данных по потреблению топлива на судах и его своевременной проверке в соответствии с Правилом 5.4.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ.

Раннее представление "Судового плана управления энергоэффективностью" часть II для оценки

В соответствии с измененным Правилом 5.4.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ, суда, для которых действует система сбора данных, должны разработать часть II "Судового плана управления энергоэффективностью" до 31 декабря 2018 года. Администрация должна удостовериться в том, что "Судовой план управления энергоэффективностью" соответствует Правилу начала до сбора любых данных. В дальнейшем необходимо обеспечить наличие подтверждения соответствия на борту судна.

Если запросы на проверку подаются незадолго до крайних сроков, Администрациям или Признанным организациям придется нести серьезную административную нагрузку при выполнении проверок в сжатые сроки. На 72-й сессии КЗМС отметил, что по информации от МАКО, на утверждение ими получено меньше 100 комплектов "Судового плана управления энергоэффективностью" (часть II) из 31000 судов, от которых он ожидался до 31 декабря 2018 года.

На 72-й сессии КЗМС согласился включить вопрос раннего представления "Судового плана управления энергоэффективностью" (часть II) и его своевременной проверки в проект Циркуляра КЗМС по образцу формы для подтверждения соответствия в соответствии с Правилом 5.4.5 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ:

*"Государствам-членам предлагается:*

*.1 стимулировать заинтересованных лица представить "Судовой план управления энергоэффективностью" (часть II) Администрации или Признанной организации до 1 сентября 2018 года".*

Сложности в определении необходимых, соответствующих и значимых показателей "транспортной работы" для судов с динамическим позиционированием, используемых в морской добыче энергоносителей.

На 72-й сессии КЗМС отметил, никакие показатели "транспортной работы" у шельфовых судов с динамическим позиционированием, вероятно, не будут осмысленными. Это обусловлено сложными техническими требованиями и требованиями безопасности в морской нефтегазовой отрасли и отрасли возобновляемых источников энергии, которые отличаются от традиционных рынков судовых перевозок.

На 72-й сессии КЗМС также озвучил мнение о том, что было неправильно изолировать суда с динамическим позиционированием при рассмотрении показателей "транспортной работы", и предложил использовать комплексный и единый подход при определении судов, не задействованных в "транспортной работе". Из-за специфического характера своей работы, аварийно-спасательные суда большую часть времени проводят в одном и том же районе, не выполняя переходов в другие районы. Эти суда не участвуют в грузоперевозках. Поэтому назначение показателей "транспортной работы" для таких судов, как и для судов с динамическим позиционированием, не считается реалистичным. Такие же рассуждения применимы к гидрографическим судам, которые работают в большинстве случаев в одном и том же районе в течение одного сезона или срока действия контракта.

На 72-й сессии КЗМС предложил заинтересованным государствам-членам и международным организациям представить свои соответствующие конкретные предложения для последующей сессии Комитета с целью разработать комплексный и единый подход для определения судов, не задействованных в "транспортной работе".

Снижение уровня выбросов парниковых газов с судов

На 72-й сессии КЗМС принял первоначальную стратегию ИМО по снижению уровня выбросов парниковых газов с судов (Резолюция MEPC.304(72)).

В 2015 году Рамочная конвенция ООН об изменении климата приняла Парижское соглашение с долгосрочной целью поддержания роста температуры не выше чем на 2°C и продолжения усилий к достижению показателя 1,5°C путем достижение баланса парниковых газов во второй половине этого века.

Первоначальная стратегия нацелена на увеличение вклада ИМО в глобальные усилия по выбросам парниковых газов с судов, занятых в международных перевозках, и определение действий, которые следует предпринять в секторе международных перевозок.

Первоначальная стратегия ИМО включает следующие уровни устремлений с конкретными целями снижения уровня выбросов парниковых газов с судов для международных перевозок:

* *интенсивность выбросов углерода судна следует снижать путем реализации дальнейших этапов конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов;*
* *интенсивность выбросов углерода с судов, занятых в международных морских перевозках, следует снижать путем снижения выбросов CO2 на единицу транспортной работы – в среднем по международным морским перевозкам – по крайней мере на 40% к 2030 году, стремясь обеспечить показатель 70% к 2050 году в сравнении с 2008 годом;*
* *уровни выбросов парниковых газов с судов, задействованных международных морских перевозках, должен достичь максимума и начать снижаться как можно скорее со снижением общего уровня ежегодных выбросов парниковых газов, по крайней мере, на 50% (учитывая увеличение морских перевозок) к 2050 году в сравнении с 2008 годом.*

Был рассмотрен перечень кратко-, средне- и долгосрочных мер с возможными сроками и их влиянием на государства, имеющих целью достижение указанных выше целей, но он требует дальнейшей работы со стороны ИМО на предстоящих совещаниях.

Возможные краткосрочные меры, которые могут быть окончательно согласованы КЗМС в период между 2018 и 2023 годами:

* *дальнейшее улучшение существующего режима энергоэффективности с фокусом на ККЭЭ и "Судовой план управления энергоэффективностью" с учетом результатом пересмотра Правил ККЭЭ;*
* *разработка технических мер и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности для новых и существующих судов, включая учет показателей, которые можно использовать для контроля и улучшения энергоэффективности морских перевозок – например, годовой коэффициент эффективности (AER), энергоэффективность на час эксплуатации (EESH), индивидуальный показатель качества работы судна (ISPI) и стратегия снижения потребления топлива (FORS);*
* *формирование программы улучшения существующего флота;*
* *применение таких подходов как оптимизация скорости и снижение скорости;*
* *инициирование НИОКР по средствам движения судов, альтернативным низкоуглеродным и безуглеродным топливам и инновационным технологиям дальнейшего повышения энергоэффективности судов, а также учреждение Международного морского научного совета для координации и наблюдения за НИОКР.*

Возможные среднесрочные меры могут быть окончательно согласованы КЗМС в период между 2023 и 2030 годами, а долгосрочные – после 2030 года.

Основные государства флага согласовали эту первоначальную стратегию, а несколько стран выразили оговорки.

Предложение на запрет использования и перевозки тяжелого топлива на судах в арктических водах

На 71-й сессии КЗМС согласился включить новую тему по "Разработке мер по снижению рисков использования и перевозки тяжелого топлива на судах в арктических водах" и предложил вносить конкретные предложения касательно того, меры какого типа необходимо разрабатывать, включая объем работ по этой новой теме, для 72-й сессии КЗМС.

На 72-й сессии КЗМС рассмотрел предложение по введению обязательного запрета на использование и перевозку для целей использования тяжелого топлива на судах в арктических водах. Запрет будет обязательным для всех судов, к которым применима Международная конвенция ИМО по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), при их эксплуатации в арктических водах. Перевозка тяжелого топлива в качестве только груза не будет запрещена.

Некоторым судам будет предоставлена короткая отсрочка при реализации запрета. Отсрочка реализации запрета по тяжелому топливу будет доступна для судов со средствами защиты топливных цистерн. Суда, которые соответствуют конструктивным требованиям Правила 12А Приложения I Конвенции МАРПОЛ или Правила 1.2.1, главы 1, Части II-A Полярного кодекса, смогут продолжать использовать тяжелое топливо в течение короткого периода времени после 2021 года, поскольку они оснащены средствами защиты топливных цистерн, которая снижает риск разлива топлива.

Некоторые государства-члены считают важным учитывать практическую осуществимость предложенных мер, а также возможное воздействие мер на арктические сообщества и экономику.

Кроме того, термин "тяжелое топливо" не содержит четкое определение того, какое топливо следует считать тяжелым (например, ISO 8217:2017).

По окончании обсуждений на 72-й сессии КЗМС согласовал следующий объем работ для Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию:

* разработать определение тяжелого топлива с учетом Правила 43 Приложения I Конвенции МАРПОЛ;
* составить комплект руководств по мерам по снижению рисков при использовании и перевозке тяжелого топлива в качестве топлива на судах в арктических водах;
* по результатам оценки последствий разработать запрет на использование и перевозку тяжелого топлива на судах в качестве топлива в арктических водах с соответствующими сроками.

Задача устойчивого развития 14 и морской пластмассовый мусор

30-я сессия Ассамблеи признала существующую проблему морского загрязнения пластиком, как указано в Приложении V Конвенции МАРПОЛ, которую необходимо рассматривать как часть поиска глобального решения в рамках управления ресурсами мирового океана в соответствии с 30-й сессией Ассамблеи ИМО, и предложила новую тему по проблеме морского пластмассового мусора, образующегося вследствие морских перевозок в контексте Задачи устойчивого развития 14 до 2030 года.

На 72-й сессии КЗМС согласился включить новую тему "Разработка плана действий по решению проблемы морского пластмассового мусора с судов" в двухлетнюю повестку дня КЗМС на 2018-2019 гг.

Пересмотр Руководства по контролю и управлению биообрастанием судов от 2011 года для минимизации переноса инвазивных водных видов (Резолюция MEPC.207(62))

На 62-й сессии КЗМС принял Руководство по контролю и управлению биообрастанием судна от 2011 года для минимизации переноса инвазивных водных видов (Резолюция MEPC.207(62)). Позднее в 2013 году на 65-й сессии КЗМС одобрил Рекомендации по оценке Руководства по контролю и управлению биообрастанием судна от 2011 года для минимизации переноса инвазивных водных видов (Циркуляр MEPC.1/Circ.811).

На 72-й сессии КЗМС согласился включить новую тему по пересмотру Руководства по контролю и управлению биообрастанием судна от 2011 года для минимизации переноса инвазивных водных видов (Резолюция MEPC.207(62)) в повестку дня Комитета по истечении двухгодичного периода.

Региональный план приемных сооружений (RRFP) – Проект и Руководство по планированию для Арктики

В своем Руководстве от 2000 года по обеспечению достаточности портовых сооружений для приема отходов (Резолюция MEPC.83(44)) ИМО признала, что требования к государствам в части обеспечения достаточности сооружений для приема отходов могут быть улучшены через региональные соглашения или договоренности. В Руководстве по приемным сооружениям от 2011 года в рамках Приложения VI Конвенции МАРПОЛ (Резолюция MEPC.199(62)) концепция региональных договоренностей указана как возможная альтернатива для обеспечения соблюдения портами и терминалами внутри региона требований по приемным сооружениям Правила 17 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ.

В 2012 году ИМО приняла поправки к Конвенции МАРПОЛ по региональным договоренностям для портовых приемных сооружений в рамках Приложений I, II, IV и V Конвенции МАРПОЛ (Резолюция MEPC.216(63)) и Приложения VI Конвенции МАРПОЛ (Резолюция MEPC.217(63)).

ИМО также приняла Руководство по разработке регионального плана приемных сооружений (Резолюция MEPC.221(63)).

На 72-й сессии КЗМС было предложено рассмотреть региональный подход к управлению отходами МАРПОЛ с судов в Арктике и применимость региональных договоренностей к портовым приемным сооружениям в Арктике.

На 72-й сессии КЗМС предложил государствам-членам представить предложения по новой теме для 73-й сессии КЗМС

Снижение подводного шума за счет конструктивных и эксплуатационных мер

По всей видимости, по мере увеличения глобального траффика судов шум в результате морских перевозок будет продолжать расти, в том числе в чувствительных местах обитания. Этот вопрос был на повестке дня на различных многосторонних совещаниях, включая Международную морскую организацию (ИМО), Конвенцию по сохранению биологического разнообразия, Комиссию 2 ОСПАР, Арктический совет, Международную китобойную комиссию, Балтийский комитет по защите морской среды (ХЭЛКОМ) и ООН.

На 72-й сессии КЗМС предложил государствам-членам продолжить делиться опытом по снижению подводного шума от морских перевозок и обозначить свой интерес к предложению новых тем по этому вопросу для предстоящей сессии Комитета.

Вопросы бытовых сточных вод с судов

На коммерческих судах бытовые сточные воды производятся в большем количестве, чем фановые. В частности, сточные воды из раковин мастерских, стоков палуб в немашинных помещениях, из джакузи, стоков с настилов мусорных помещений и прачечных, конденсат от холодильных машин и кондиционеров также проходят через систему бытовых сточных вод.

Европейская Директива ЕС по судам внутреннего плавания (2012/49/ЕС) содержит требования по сбросу бытовых сточных вод, эквивалентные стандартам на фановые воды, и правовой режим обеспечения выполнения этих требований. ХЭЛКОМ недавно обсуждал вопросы бытовых сточных вод с судов, а на Шпицбергене есть ограничения на сбросы бытовых сточных вод с судов для определенных защищаемых регионов.

Требования к бытовым сточным водам в Генеральном разрешении для морских судов (VGP)24 агентства по охране окружающей среды от 2013 года привязаны к типу и местонахождению судна. В штате Аляска режим сброса бытовых сточных вод действует вот уже почти два десятилетия и регулируется федеральным законодательством и законодательством штата. 28 больших круизных судов в водах Аляски должны обеспечивать обработку бытовых сточных (и фановых) вод до уровней, достижимых только применением средств глубокой доочистки сточных вод. Четыре государственных морских заповедника в Калифорнии и Олимпийский прибрежный заповедник в Вашингтоне также налагают ограничения на сброс бытовых сточных вод с судов.

На 72-й сессии КЗМС предложил государствам-членам и международным группам проанализировать информацию о последствиях такого увеличивающегося и глобально нерегулируемого потока сбросов и представить документы на 73-й сессии КЗМС.

Формализованная оценка безопасности

На 72-й сессии КЗМС также одобрил общее Пересмотренное руководство по формализованной оценке безопасности MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2 для применения в процессе разработки правил ИМО.