

# Постатейный анализ Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ

Настоящий документ воспроизводит приложение 1 к руководству *Ship Emissions Toolkit, Guide No.2: Incorporation of MARPOL Annex VI into national law*, составленному и опубликованному в рамках проекта GloMEEP ГЭФ-ПРООН-ИМО при участии ИМарЕСТ (2018 год). ГЭФ, ПРООН, ИМО и ИМарЕСТ не несут ответственности перед каким-либо лицом или организацией за любые убытки, ущерб или расходы, связанные с использованием информации или рекомендаций, содержащихся в настоящем документе или предоставленных иным образом.



Полноправные люди.  
Устойчивые страны.



МЕЖДУНАРОДНАЯ  
МОРСКАЯ  
ОРГАНИЗАЦИЯ



# **ПОСТАТЕЙНЫЙ АНАЛИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ**

## **ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Правило 1 – Применение**

Данное правило определяет сферу применения Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, которое в общем плане распространяется на все суда, за исключением особых случаев, оговоренных в нескольких правилах Приложения.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 2 – Определения**

В данном правиле содержатся определения основных терминов, широко используемых в тексте Приложения.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.
- В тех случаях, когда Приложение VI инкорпорировано в законодательство по выбросам в воздушную среду в целом, а не включено в качестве поправки к существующим нормативным актам, содержащим положения Конвенции МАРПОЛ, важно, чтобы в законодательство также были инкорпорированы определения терминов, приведенные в статье 2 Конвенции, в той мере, в какой они применимы к Приложению VI.
- Правило 2 было изменено принятой 28 октября 2016 года резолюцией МЕРС.278(70), в соответствии с которой в него были внесены определения терминов, связанных с системой сбора данных (правило 22А). Эти новые определения также должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 3 – Исключения и изъятия**

#### **Правило 3.1**

В данном правиле изложена сфера применения Приложения VI и описаны выбросы, которые этим Приложением не регулируются.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

#### **Правило 3.2**

Данное правило охватывает предоставление изъятий судам, участвующим в испытаниях технологий сокращения и контроля выбросов.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, в котором должны быть указаны условия предоставления таких изъятий. В законодательстве должен быть изложен порядок предоставления таких изъятий; к изъятиям должна быть приложена оценка условий.

- Однако в тех случаях, когда государство не является государством флага или не участвует в научных исследованиях и разработках, связанных с судовыми выбросами, включать положения данного правила в национальное законодательство необязательно.
- Данное правило было изменено резолюцией МЕРС.278(70). Эти поправки также должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 3.3.1**

Данное правило охватывает ряд изъятий, применимых к разработке минеральных ресурсов морского дна.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, только если соответствующая Страна тем или иным образом участвует в разработке ресурсов морского дна.

### **Правило 3.3.2**

В данном правиле рассматривается использование углеводородов, которые добываются и используются в качестве топлива на месте.

- Соответствующие положения не обязательно включать в законодательство, обеспечивающее осуществление Конвенции МАРПОЛ, но оно может быть инкорпорировано в законодательство, касающееся разработки минеральных ресурсов морского дна.

### **Правило 4 – Эквиваленты**

Данное правило касается одобрения альтернативного оборудования, судового топлива или альтернативных методов обеспечения соответствия в тех случаях, когда они являются как минимум не менее эффективными с точки зрения сокращения выбросов, чем требуемые Приложением VI.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

## **ГЛАВА 2 – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ И СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ**

### **Правило 5 – Освидетельствования**

#### **Правило 5.1**

В соответствии с данным правилом суда валовой вместимостью 400 и более, а также стационарные и плавучие буровые установки и другие платформы подлежат освидетельствованиям с выдачей соответствующих свидетельств.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

#### **Правило 5.2**

Приложение VI применяется ко всем судам, однако освидетельствования и наличие свидетельств не являются обязательными для судов валовой вместимостью менее 400. В соответствии с этим правилом Администрация должна установить надлежащие меры для таких судов.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 5.3**

Стороны могут делегировать проведение предусмотренных Приложением VI освидетельствований признанным организациям и должны применять руководства ИМО по предоставлению полномочий признанным организациям, действующим от имени Администрации.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 5.4**

Согласно данному правилу суда, к которым применяется глава 4 Приложения VI, должны проходить освидетельствования, предусмотренные этим правилом.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.
- Поправками к Приложению VI, принятыми резолюцией МЕРС.278(70), в него были включены дополнительные положения, касающиеся освидетельствований, связанных с внедрением системы сбора данных, и эти положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 6 – Выдача и подтверждение свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива**

Данное правило обеспечивает правовую основу для выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды и Международного свидетельства об энергоэффективности. Эти свидетельства выдаются после успешного прохождения освидетельствований, предусмотренных правилом 5.

Поправками к Приложению VI, принятыми резолюцией МЕРС.278(70), в него были включены дополнительные положения, требующие выдачи актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива, судам, которые обязаны внедрить систему сбора данных.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 7 – Выдача Свидетельства другой Стороной**

Данное правило разрешает Стороне Приложения проводить освидетельствования судна другой Стороны и выдавать ему свидетельства при условии, что это судно соответствует требованиям Приложения.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 8 – Форма свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива**

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, например, в форме приложения к нормативному акту.

### **Правило 9 – Срок действия и действительность свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива**

Данное правило устанавливает срок действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды, который не должен превышать пяти (5) лет, и Международного свидетельства об энергоэффективности, которое должно действовать в течение всего срока службы судна, за исключением случаев, когда оно утрачивает силу в соответствии с Приложением.

Поправками к Приложению VI, принятыми резолюцией МЕРС.278(70), были введены акты о соответствии, которые должны быть действительны до конца календарного года, в котором они выданы, и в течение первых пяти месяцев следующего календарного года.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 10 – Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

Данное правило позволяет Стороне инспектировать иностранные суда, которые находятся в ее портах или у удаленных от берега терминалов под ее юрисдикцией, для обеспечения соблюдения требований Приложения.

Поправки к Приложению VI, принятые резолюцией МЕРС.278(70), которыми были введены акты о соответствии, содержат требование о том, чтобы эти акты подлежали проверке в ходе инспекций в рамках контроля судов государством порта.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 11 – Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения**

Данное правило предусматривает дополнительные полномочия в области контроля государством порта судов, находящихся в портах или у удаленных от берега терминалов той или иной Стороны, и в области сотрудничества между Сторонами в целях обнаружения и расследования предполагаемых нарушений положений Приложения и информирования о них.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, однако обязательства по сотрудничеству с другими Сторонами могут не включаться в законодательство, а выполняться на основе меморандумов о сотрудничестве или подобных им документов.

## **ГЛАВА 3 – ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ КОНТРОЛЯ ЗА ВЫБРОСАМИ С СУДОВ**

### **Правило 12 – Озоноразрушающие вещества**

Данное правило содержит запрет на преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ и использование на судах установок, содержащих озоноразрушающие вещества, в зависимости от даты постройки.

Это правило также требует, чтобы на судах, оснащенных системами или оборудованием, содержащими озоноразрушающие вещества, и обязанных иметь Свидетельство IAPP, имелись на борту и велись журналы учета озоноразрушающих веществ.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство. Сторона может также принять решение о регулировании выбросов, являющиеся результатом утечки озоноразрушающего вещества, в соответствии с правилом 12.2.

### **Правило 13 – Окислы азота (NO<sub>x</sub>)**

В данном правиле содержатся требования по контролю выбросов NO<sub>x</sub>, которые применяются к установленным судовым дизельным двигателям. Правило предусматривает три различных уровня контроля, именуемых «ярусами», которые применяются к судам в зависимости от даты постройки. Данным правилом также предусматривается возможность назначения Сторонами районов контроля выбросов NO<sub>x</sub>.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство. Данными правилами также предусмотрено, что при некоторых обстоятельствах определенным судам, занятым во внутренних рейсах, может быть предоставлено освобождение от требований в отношении сертификации по NO<sub>x</sub>. Такие случаи должны регулироваться в рамках национального законодательства.
- Правило 13.8 должно быть включено в национальное законодательство, с тем чтобы сделать обязательным применение Технического кодекса по NO<sub>x</sub> 2008 года для освидетельствования и сертификации соответствующих судовых дизельных двигателей.

### **Правило 14 – Окислы серы (SO<sub>x</sub>) и твердые частицы**

В данном правиле изложены меры по контролю выбросов окислов серы и твердых частиц, применимые ко всем видам топлива, используемым на судах. Стороны могут назначать районы контроля выбросов (ПКВ), в которых устанавливаются более жесткие предельные уровни выбросов SO<sub>x</sub> и твердых частиц по сравнению с общими предельными уровнями, предусмотренными настоящим правилом, и соответствующие положения должны включать требования к судам о наличии письменных процедур перехода с одного вида судового топлива на другой, а также о регистрации таких переходов в судовом журнале.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, за исключением правил 14.2 и 14.8–14.10, которые касаются функций, подлежащих выполнению ИМО, и поэтому не должны включаться в национальные правила, применимые к судам.

## **Правило 15 – Летучие органические соединения (ЛОС)**

Данное правило применимо главным образом к танкерам (и в ограниченном числе случаев к газовозам) и содержит требования по контролю выбросов летучих органических соединений (ЛОС) с танкеров, когда они находятся в определенных портах и у определенных терминалов. Танкеры, к которым применимо данное правило и которые перевозят сырую нефть, должны иметь на борту и выполнять план управления ЛОС, одобренный Администрацией.

Сторона может принять решение о применении мер контроля только в определенных портах или терминалах, находящихся под ее юрисдикцией. В тех случаях, когда Сторона назначает порты или терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, в качестве портов или терминалов, в которых должны регулироваться выбросы ЛОС, она должна обеспечить, чтобы в этих портах и терминалах были предусмотрены системы контроля выбросов паров и чтобы эти системы были одобрены Стороной с учетом соответствующих стандартов, разработанных ИМО.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, за исключением правила 15.4, которое касается функций, подлежащих выполнению ИМО, и поэтому не должно включаться в национальные правила, применимые к судам.
- В отношении обязанностей по информированию ИМО в соответствии с правилом 15.2 Сторона может принять решение не включать эти обязанности в законодательство и вместо этого предусмотреть административные процедуры, обеспечивающие их выполнение.
- Следует иметь в виду, что правило 15.3 требует, чтобы одобренные системы контроля выбросов паров эксплуатировались так, чтобы это не приводило к необоснованным задержкам судов. Законодательство должно возлагать обязанности по соблюдению данного правила на оператора порта или терминала и предусматривать соответствующие штрафы за несоблюдение требований и выплату компенсаций в случае неоправданной задержки судна.

## **Правило 16 – Сжигание на судне**

Данное правило применяется к сжиганию на судах, устанавливает ряд запретов на сжигание некоторых видов веществ и определяет условия, при которых сжигание не может производиться в портах, гаванях и эстуариях; в общем случае данное правило должно быть включено в национальное законодательство.

### **Правило 16.5**

Данное правило касается других международных документов и разработки альтернативных технологий обращения с отходами и поэтому не подлежит включению в национальные правила, применяемые к судам.

#### **Правило 16.6.2**

Данное правило предусматривает, что при указанных условиях может быть предоставлено освобождение от требований по сертификации инсинератора. Такие случаи должны регулироваться в рамках национального законодательства.

## **Правило 17 – Приемные сооружения**

В соответствии с данным правилом правительство каждой из Сторон обязуется обеспечить наличие приемных сооружений. Это не обязательно означает, что данное сооружение должно быть предоставлено правительством; обязанности по предоставлению сооружений могут быть возложены на портовые власти или оператора терминала. Поэтому данное правило не обязательно включать в национальное законодательство, инкорпорирующее положения Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Данное правило распространяется главным образом на порты и гавани, однако существует возможность расширения сферы применения этих требований с включением в нее предприятий по утилизации судов.

## **Правило 18 – Наличие и качество судового топлива**

Данное правило относит обязанности по регулированию деятельности поставщиков судового топлива к юрисдикции Сторон, действующих через компетентные органы государства.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство. Сторона обязана определить учреждение, которое будет регулировать деятельность поставщиков судового топлива. Этим учреждением не обязательно должна быть морская администрация; в качестве такового может выступать одно из подразделений министерства энергетики, отвечающее за регулирование качества судового топлива в целом.
- Правило 18.1, посвященное мерам по обеспечению наличия отвечающего требованиям судового топлива, не обязательно включать в национальное законодательство.

Стороны обязаны принимать «все разумные меры» для обеспечения наличия соответствующего требованиям судового топлива.

На Стороны также возлагаются обязательства по принятию мер в отношении судов, не использующих отвечающее требованиям судовое топливо, а топливо, поставляемое на суда и используемое на них, должно соответствовать стандартам, предусмотренным правилом 18.3. Данное правило также предусматривает обязанность сообщать другим Сторонам о случаях несоблюдения требований к топливу и принимать меры при получении таких сообщений.

Согласно этим правилам на поставщиков судового топлива также возлагается обязанность документально подтверждать содержание серы в судовом топливе.

Суда, подпадающие под действие правил 5 и 6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, также обязаны вносить подробные сведения о поставленном и используемом на судне судовом топливе в накладную на поставку бункерного топлива (НБТ). НБТ должна быть предоставлена судну местным поставщиком судового топлива и должна как минимум содержать информацию, указанную в дополнении V Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.286(71).

Согласно правилу 18.9 Стороны также должны обеспечить назначение соответствующего органа или учреждения для регистрации и контроля поставщиков судового топлива.



- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, за исключением правила 18.1, которое касается мер по обеспечению наличия топлива.
- Положения дополнения V Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ следует применять при разработке законодательства, поскольку в них содержится информация, подлежащая включению в накладную на поставку бункерного топлива.
- В связи с осуществлением правила 18.9 Сторона может принять решение о том, что данное обязательство следует включить не в законодательство о торговом судоходстве, а в законодательство по контролю качества судового топлива или реализовать его с помощью административных процедур. Соответствующие положения должны содержать требование о том, чтобы поставщики судового топлива предоставляли НБТ судам, на которые поставляется такое топливо.

## **ГЛАВА 4 – ПРАВИЛА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ СУДОВ**

### **Правило 19 – Применение**

Правила обеспечения энергоэффективности применяются ко всем судам валовой вместимостью 400 и более. Данные требования не распространяются на суда, совершающие рейсы исключительно в национальных водах, на суда, не приводимые в движение механическими средствами, а также на платформы и буровые установки. Суда с дизель-электрическими, турбинными и гибридными гребными установками исключаются из сферы применения требований правил 20 и 21. Существует также ограниченное число исключений, применимых в первые годы внедрения требований к судам, которые Администрация может освободить от соблюдения требований о фактическом и требуемом конструктивном коэффициенте энергоэффективности (правила 20 и 21). Это положение не применяется, если контракт на постройку судна заключен, или если киль судна заложен (либо судно находится в подобной стадии постройки) 1 июля 2017 года или после этой даты, или если поставка осуществляется 1 июля 2019 года или после этой даты. Аналогичный подход применяется к значительному переоборудованию нового или существующего судна. Подробная информация о любых освобождениях должна направляться Администрацией государства флага в ИМО для рассылки Сторонам Протокола.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Правило 20 – Фактический конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ)**

Фактический ККЭЭ рассчитывается для новых судов, а также для новых или существующих судов (как они определены в правиле 2), которые подверглись значительному переоборудованию, и должен вычисляться с учетом соответствующего руководства, разработанного ИМО.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

## **Правило 21 – Требуемый ККЭЭ**

Данное правило применяется к новым судам, а также к новым и существующим судам (как они определены в правиле 2), которые подверглись значительному переоборудованию, и устанавливает метод определения требуемого ККЭЭ.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, за исключением правила 21.6, которое возлагает определенные обязанности на ИМО.

## **Правило 22 – План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС)**

На новых и существующих судах должен иметься специально разработанный для данного судна план управления энергоэффективностью судна (ПУЭС). ПУЭС определяет механизм повышения энергоэффективности путем принятия эксплуатационных мер.

ПУЭС судов валовой вместимостью 5000 и более должен включать описание методологии, которая будет использоваться для сбора данных, требуемых правилом 22А.1, и процедур, которые будут применяться для предоставления этих данных. Данное требование должно быть выполнено не позднее 31 декабря 2018 года.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

## **Правило 22А – Сбор и предоставление данных по расходу топлива судами**

Данное правило применяется ко всем судам валовой вместимостью 5000 и более и возлагает на оператора судна обязанность собирать данные о расходе судового топлива, указанные в дополнении IX к Приложению VI, за 2019 календарный год и каждый последующий календарный год или его часть, в зависимости от обстоятельств, в соответствии с методологией, включенной в ПУЭС.

Эти данные должны направляться судом Администрации государства флага, которая после проверки выдаст судну акт о соответствии требованиям к отчетности по расходу судового топлива. Сторона обязана передать в базу данных ИМО по расходу топлива судами сообщенные ей сведения о расходе судового топлива в течение месяца со дня выдачи акта о соответствии.

- Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство, за исключением правил 22А.10, 22А.11 и 22А.12, которые возлагают определенные обязанности на ИМО.

## **Правило 23 – Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологий, связанных с повышением энергоэффективности судов**

- Вносить соответствующие положения в национальное законодательство необязательно.

## **ГЛАВА 5 – ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕГО ПРИЛОЖЕНИЯ**

- Вносить соответствующие положения в национальное законодательство необязательно.

## **Дополнения**

### **Дополнение I – Форма Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды (IAPP) (правило 8)**

Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Дополнение II – Испытательные циклы и весовые коэффициенты (правило 13)**

Вносить соответствующие положения в национальное законодательство необязательно.

### **Дополнение III – Критерии и процедуры назначения районов контроля выбросов (правила 13.6 и 14.3)**

Вносить соответствующие положения в национальное законодательство необязательно.

### **Дополнение IV – Одобрение типа и пределы эксплуатации судовых инсинераторов (правило 16)**

Вносить соответствующие положения в национальное законодательство необязательно.

### **Дополнение V – Информация, включаемая в накладную на поставку бункерного топлива (правило 18.5)**

Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Дополнение VI – Процедура проверки образцов судового топлива на его соответствие требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (правило 18.8.2)**

Вносить соответствующие положения в национальное законодательство не следует.

### **Дополнение VII – Районы контроля выбросов (правила 13.6 и 14.3)**

Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Дополнение VIII – Форма Международного свидетельства об энергоэффективности (Свидетельство IEE)**

Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Дополнение IX – Информация, которая должна направляться в базу данных ИМО по расходу топлива судами**

Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.

### **Дополнение X – Форма Акта о соответствии – предоставление данных по расходу судового топлива**

Соответствующие положения должны быть включены в национальное законодательство.