

Постатейный анализ Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ



GREEN VOYAGE
2 0 5 0



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

Постатейный анализ Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ

Пересмотренное Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ 2021 года
(приведено в резолюции МЕРС.328(76))
Подлежит применению с 1 ноября 2022 года

Настоящий документ был подготовлен компанией Green Marine Associates (Эдмунд Хьюз) и группой координации проекта ИМО/Норвегии GreenVoyage 2050 (Астрид Дисперт, Мингли Хоу и Джейми Джонс) при участии Отдела по правовым вопросам ИМО (Дорота Лост-Симинска и Айча Шериф) и Управления по морской среде ИМО (Тошикадзу Цубои) на основе Приложения 1 к руководству *Ship Emissions Toolkit, Guide No.2: Incorporation of MARPOL Annex VI into national law*, составленному и опубликованному в рамках проекта ГЭФ/ПРООН/ИМО GloMEEP во взаимодействии с ИМАрЕСТ (2018 год).

ИМО и Министерство климата и окружающей среды Норвегии не несут ответственности перед какими-либо лицами или организациями за любые убытки, ущерб или расходы, связанные с использованием информации или рекомендаций, содержащихся в настоящем документе или предоставленных каким-либо иным образом.



МЕЖДУНАРОДНАЯ
МОРСКАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

Общая информация

Протоколом 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенции МАРПОЛ), измененной Протоколом 1978 года к ней, в Конвенцию было включено Приложение VI (Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ), содержащее правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов. Ратифицировать Протокол 1997 года или присоединиться к нему могут только те государства, которые ратифицировали Конвенцию МАРПОЛ.

Стороны Протокола 1997 года обязаны в полной мере выполнять положения Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. В частности, это подразумевает интеграцию всех соответствующих положений Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в национальное законодательство. При выполнении этой задачи особое внимание следует уделять обеспечению того, чтобы положения национального законодательства определяли и предусматривали необходимые юридические полномочия для тех сторон, которым они необходимы для выполнения соответствующих требований, включая, в частности, государственных министров, национальные морские администрации, агентства по охране окружающей среды, портовые власти и инспекторов по проверке судов. В дополнение к этому национальное законодательство должно определять все стороны, на которые соответствующими правилами возложены те или иные обязанности, включая, например, суда, администрации, в ведении которых они находятся, местных поставщиков судового топлива и портовые власти.

Интеграция Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в национальное законодательство

Если международные требования не будут интегрированы в национальное законодательство, значительно увеличится вероятность того, что судно, плавающее под флагом соответствующей Стороны Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, будет задержано в иностранном порту за несоблюдение требований, что может привести к дорогостоящим задержкам и затруднениям для судов, выполняющих международные рейсы, а также может повлечь за собой репутационный ущерб и потерю Стороной статуса морского государства.

Процесс интеграции международных договоров во внутреннюю правовую систему в разных государствах происходит по-разному. В рамках монистического подхода договор становится частью внутреннего права после его заключения, вступления в силу для данного государства и публикации в официальном вестнике без принятия каких-либо внутренних законодательных актов. При использовании дуалистического подхода права и обязательства, создаваемые международными договорами, будут иметь силу в рамках внутреннего законодательства, только если они будут введены в действие соответствующими нормативными актами. Таким образом, положения договора получают правовой статус только тогда, когда они становятся частью внутреннего законодательства.

Большинство договоров ИМО, включая Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ, не являются нормативными актами прямого действия, поскольку они налагают многочисленные обязательства на органы управления государств-участников. Поэтому крайне важно, чтобы при разработке национального законодательства государства-участники Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ обращали внимание на те положения договоров, которые требуют от них совершения тех или иных действий, независимо от того, является ли их правовая система монистической или дуалистической.

Разработчикам национального законодательства важно понимать, что положения, содержащиеся в Приложении VI к Конвенции МАРПОЛ, возлагают определенные обязанности

на целый ряд субъектов, включая судно (и его экипаж), администрацию (которая, согласно Конвенции МАРПОЛ, определяется как правительство государства, по уполномочию которого эксплуатируется судно), государство в качестве одной из сторон Конвенции, портовые власти, операторов портов, поставщиков судового топлива, производителей судовых дизельных двигателей и т. д. Разработчикам необходимо рассмотреть каждую из обязанностей, указанных в Приложении VI к Конвенции МАРПОЛ, и определить субъектов, которые будут ее выполнять (государство, судно/собственник судна, портовые власти, отраслевые структуры и т. д.), чтобы обеспечить интеграцию международных требований в национальное законодательство в полном объеме.

Таким образом, для введения в действие Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ может потребоваться более одного нормативного акта национального уровня; число таких актов будет зависеть, среди прочего, от конкретных обязательств государства-участника в качестве государства флага, порта и прибрежного государства. Во многих странах основным видом первичного законодательства, обеспечивающим осуществление Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, является законодательство, регулирующее торговое судоходство (например, закон о торговом судоходстве или закон о мореплавании). Такую же функцию может выполнять и законодательство об охране морей или предотвращении загрязнения с судов (например, закон о предотвращении загрязнения моря). С этой точки зрения весьма ценные рекомендации по осуществлению и обеспечению выполнения документов ИМО, в частности, касающихся определения областей, подлежащих проверке в рамках Системы проверки государств-членов ИМО, приводятся в документе ИМО, содержащем Неисчерпывающий перечень обязательств в соответствии с документами, которые относятся к Кодексу по осуществлению документов ИМО, выпускаемый каждые два года в качестве резолюции Ассамблеи¹.

Также может возникнуть потребность в ряде подзаконных актов (таких, например, как правила и распоряжения, регулирующие морскую отрасль), которые должны быть приняты в соответствии с первичным законодательством. Именно по этой причине в постатейном анализе, приведенном в данном документе, содержатся ссылки на «соответствующее» законодательство. Помимо собственно законодательства, осуществление такого договора, как Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ, также предполагает выпуск программных документов, руководств и рекомендаций, являющихся дополнительными инструментами реализации, выполнения и обеспечения соблюдения его положений, например, в тех случаях, когда в тексте Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ говорится, что то или иное действие должно быть выполнено «удовлетворительным для Администрации образом». Эти документы обычно разрабатываются на основе анализа руководств и рекомендаций, выпущенных ИМО, а также консультаций с представителями отраслей, которые могут быть затронуты соответствующими положениями, включая судоходство, нефтепереработку, логистику, портовое хозяйство и сектора, связанные с технологиями. В идеале эта работа должна быть выполнена еще до того, как государство станет участником стороной договора.

В дополнение к этому национальное законодательство должно обеспечивать соблюдение национальных норм и предусматривать соответствующие штрафные санкции за их нарушение.

¹ См. резолюцию А.1157(32)

Включение положений посредством ссылки и использование актуализируемых ссылок в национальном законодательстве

Многие конвенции ИМО, включая Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ, носят в значительной степени технический характер. Кроме того, они часто дополняются кодексами, содержащими сугубо технические требования к судам, их оборудованию и т. п.

Одним из способов интеграции этих технических требований в национальное законодательство является использование ссылок на соответствующий международный документ, что в некоторых странах именуется «включением посредством ссылки». Это означает, что вместо воспроизведения международного требования в национальном нормативном документе, в нем может быть, например, указано, что судно должно соответствовать правилу 14 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Таким образом, можно избежать расхождений между национальными и международными требованиями, а собственники судов, судостроители, специалисты отрасли и другие заинтересованные стороны должны будут ссылаться только на один юридический текст, увязанный с международным документом, и им не придется также ссылаться на национальную версию этих же положений.

В Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ регулярно вносятся поправки и обновления, обусловленные изменениями и достижениями в технической и экологической сферах. Эти изменения необходимо инкорпорировать в национальное законодательство, чтобы оно отражало международные требования, действующие в настоящий момент.

Отсутствие соответствующего национального законодательства, реализующего требования конвенций ИМО, или невключение в него соответствующих поправок будут выявляться в рамках обязательной Системы проверки государств-членов ИМО, которая была внедрена в начале 2016 года. Неудовлетворительные результаты проверки могут увеличить вероятность того, что Страна понесет репутационный ущерб, а ее суда будут рассматриваться в рамках режима контроля судов государствами порта (КСГП) как суда повышенного риска. Поскольку проверки в рамках КСГП все в большей степени основываются на оценке риска, по итогам которой суда выбираются для проверок, непринятие законодательства может привести к увеличению числа проверок судов, плавающих под флагом той или иной Страны, при их заходе в иностранные порты и, следовательно, к росту отраслевых издержек.

По мнению ряда государств, в первую очередь из числа стран, использующих систему общего права, регулярное внесение изменений в международные договоры отнимает много времени и ресурсов. Вследствие этого нормативная база отстает от современных требований, а между вступлением в силу поправок к международным конвенциям на глобальном уровне и их интеграцией в национальное законодательство проходят длительные периоды времени. Эти задержки приводят к правовой неопределенности и расхождениям между национальным и международным законодательством. Кроме того, суда, выполняющие международные рейсы и зарегистрированные одной из Сторон Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, могут оказаться не в полной мере соответствующими международным требованиям и по этой причине стать объектом санкций со стороны других государств-участников Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Использование актуализируемых ссылок является инструментом, позволяющим автоматически включать будущие поправки к некоторым техническим требованиям в национальное законодательство без необходимости внесения в него поправок. Актуализируемые ссылки позволяют истолковывать содержащуюся в национальном законодательстве ссылку на то или иное положение международного договора как ссылку на это положение с изменениями,

которые могут вноситься в него время от времени (а не как ссылку на ту версию документа, которая существовала в момент разработки национального законодательства). Это означает, что ссылка будет всегда увязана с последними международными требованиями.

Поэтому при рассмотрении вопроса о переносе положений Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в национальное законодательство Страна или будущая Страна Конвенции может пожелать рассмотреть вопрос о включении в него положений, разрешающих применение актуализируемых ссылок с соблюдением соответствующих внутренних законодательных процедур. В некоторых странах такие положения могут включаться в подзаконные акты, но для предоставления полномочий, необходимых для введения в действие положений об актуализируемых ссылках, могут потребоваться поправки к первичному законодательству, если соответствующие положения в нем отсутствуют.

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, как и сама Конвенция МАРПОЛ, в общем плане распространяется на все суда, совершающие морские рейсы, за исключением особых случаев, оговоренных в ряде правил Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Национальное законодательство должно четко определять сферу применения Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Поэтому положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 2 – Определения

В данном правиле содержатся определения основных терминов, широко используемых в тексте Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Определения, приведенные в данном правиле, должны быть включены в соответствующее национальное законодательство с учетом нужд и потребностей морского сектора страны.
- В тех случаях, когда Приложение VI интегрировано в общее законодательство по выбросам в воздушную среду, а не в нормативные акты, инкорпорирующие другие приложения к Конвенции МАРПОЛ, важно, чтобы в него также были включены определения терминов, приведенные в статье 2 Конвенции МАРПОЛ, в той мере, в какой они применимы к Приложению VI.
- При внесении соответствующих положений в законодательство особое внимание по соображениям политики следует уделять надлежащему отражению использования термина «выброс», определенного в правиле 2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и отличного от термина «сброс», который определен в статье 2 Конвенции МАРПОЛ, а также тому, что в определении термина «выброс» речь идет о «веществах», а не о «вредных веществах», о которых говорится в статье 2 Конвенции МАРПОЛ.

Правило 3 – Исключения и изъятия

Правило 3.1

В данном правиле изложена сфера применения Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении «выбросов» и указаны выбросы, которые этим Приложением не регулируются.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 3.2

Данное правило регулирует предоставление изъятий судам, участвующим в испытаниях технологий снижения и контроля выбросов в исследовательских целях.

- Если государство не является государством флага или не участвует в исследованиях и разработках, связанных с выбросами с судов, включать положения данного правила в национальное законодательство необязательно.
- В противном случае положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство, в котором должны быть определены условия предоставления таких изъятий. В этом законодательстве должен быть изложен порядок предоставления таких изъятий и указано, кто может их предоставлять и каковы будут последствия несоблюдения их условий; оценка соответствующих условий должно быть приложено к документу о предоставлении изъятия.

Правило 3.3.1

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

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство с учетом нужд и потребностей морского сектора страны.

Правило 3.3.2

В данном правиле рассматриваются вопросы использования углеводородов, которые добываются и потребляются в качестве топлива на месте.

- С учетом нужд и потребностей затрагиваемой данным правилом отрасли той или иной страны, его положения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство (например, в законодательство, имплементирующее Конвенцию МАРПОЛ или касающееся разработки минеральных ресурсов морского дна).

Правило 3.4

Данное правило касается безэкипажных несамоходных барж.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство с учетом нужд и потребностей морского сектора страны.

Правило 4 – Эквиваленты

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

- Это правило позволяет использовать на судах такое оборудование, как системы очистки отработавших газов (например, устройства типа скрубберов), для обеспечения соблюдения требований, предусмотренных, например, правилом 14 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, и его положения должны быть включены в соответствующее 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 в целях обеспечения выполнения требований главы 3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.
- В государстве уже может быть действующее национальное законодательство, регулирующее освидетельствование и сертификацию судов в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ. Это законодательство может также включать требования данного правила.

Правило 5.2

Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ применяется ко всем судам, однако освидетельствования и свидетельства не являются обязательными для судов валовой вместимостью менее 400. При этом данное правило позволяет Администрациям устанавливать соответствующие требования к таким судам.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство с учетом нужд и потребностей морского сектора страны.

Правило 5.3

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

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.
- Государство может уже иметь действующее национальное законодательство, регулирующее предоставление полномочий признанным организациям в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ или другими конвенциями ИМО. Это законодательство может также включать требования, предусмотренные данным правилом.

Правило 5.4

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

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 6 – Выдача или подтверждение свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости

Данное правило обеспечивает правовую основу для выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP) и Международного свидетельства об энергоэффективности (Свидетельство IEE). Эти свидетельства выдаются после успешного прохождения освидетельствований, предусмотренных правилом 5 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Данное правило также обеспечивает правовую основу для выдачи актов, касающихся расхода судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости, судам, к которым применяются правила 27 и 28 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 7 – Выдача Свидетельства другой Стороной

Данное правило разрешает Стороне Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ проводить освидетельствования судов другой Стороны и выдавать им свидетельства IAPP и/или IEE при условии, что это суда соответствуют требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 8 – Форма свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости

Данное правило устанавливает форму свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство. Некоторые страны включают эти формы в приложения к соответствующим нормативным актам.

Правило 9 – Срок действия и действительность свидетельств и актов о соответствии, касающихся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости

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 положениями Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Правило устанавливает срок действия акта о соответствии, который должен оставаться действительным в течение календарного года (с 1 января по 31 декабря), в котором он выдан, и в течение первых пяти месяцев следующего календарного года.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 10 – Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

Данное правило позволяет Стороне Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ инспектировать иностранные суда, которые находятся в ее портах или у удаленных от берега терминалов под ее юрисдикцией, на предмет соответствия требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 11 – Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения требований

Данное правило предусматривает дополнительные полномочия в области контроля государством порта судов, находящихся в портах или у удаленных от берега терминалов Стороны Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, и в сфере сотрудничества между Сторонами Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в целях выявления и расследования предполагаемых нарушений положений Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, а также предоставления о них соответствующей информации.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство, однако обязательства по сотрудничеству с другими Сторонами Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ могут не включаться в законодательство и выполняться на основе меморандумов о сотрудничестве или подобных им документов.

Глава 3 – Требования по контролю выбросов с судов

Правило 12 – Озоноразрушающие вещества

Данное правило содержит запрет на преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ и использование на судах установок, содержащих озоноразрушающие вещества, с учетом даты постройки судна. Озоноразрушающие вещества контролируются на международном уровне в рамках Монреальского протокола, и ряд Сторон Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, вероятно, уже включили в национальное законодательство нормы, касающиеся этих контролируемых веществ. Однако необходимо будет установить, в какой степени эти национальные нормы применяются к судам, выполняющим международные перевозки, когда они находятся в национальных водах, а также определить полномочия по проверке и задержанию судов, когда они находятся в порту одной из Сторон Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

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 озоноразрушающих веществ, предусмотренные данным правилом.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство. Сторона Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ может также принять решение о регулировании выбросов, являющихся результатом утечки озоноразрушающего вещества, в соответствии с правилом 12.2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Правило 13 – Окислы азота (NO_x)

Данное правило содержит требования по контролю выбросов NO_x, которые применяются к установленным судовым дизельным двигателям. Правило предусматривает три различных уровня контроля, именуемых «ярусами», которые применяются к судам в зависимости от даты постройки, при этом ограничения на выброс окислов азота для каждого яруса определяются в зависимости от номинальной скорости вращения двигателя (об/мин). В правиле также перечислены районы контроля выбросов NO_x (PKB), для которых предусмотрены более строгие ограничения (предельные величины выбросов NO_x по ярусу III).

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство. Правилom также предусмотрено, что при некоторых обстоятельствах требования в отношении сертификации по NO_x для определенных судов, занятых во внутренних рейсах, могут быть ослаблены. Такие случаи должны регулироваться в рамках национального законодательства.
- Соответствующее национальное законодательство должно предусматривать обязательное применение Технического кодекса по NO_x 2008 года при освидетельствовании и сертификации соответствующих судовых дизельных двигателей. Такое законодательство также должно обеспечивать придание Техническому кодексу по NO_x обязательной силы. Некоторые страны включают данный кодекс в законодательство посредством ссылки и публикуют его в форме руководства, на которое в соответствующем нормативном акте делается ссылка.

Правило 14 – Окислы серы (SO_x) и твердые частицы

В данном правиле содержатся требования по контролю выбросов окислов серы и твердых частиц, которые применяются к судовому топливу, используемому или перевозимому для использования на судах. В правиле перечислены PKB, в которых применяется предельное значение содержания серы в судовом топливе (0,10% по массе), являющееся более жестким по сравнению с предусмотренным данным правилом общим ограничением (0,50% по массе). В нем также содержатся требования к судам о наличии письменных процедур перехода с одного вида судового топлива на другой, а также о регистрации таких переходов в судовом журнале или журнале операций.

Положения данного правила включают требования по отбору проб судового топлива, которое используется на судне или перевозится на его борту для последующего использования. Ими предусмотрены испытания и проверка образцов используемого и находящегося на борту судового топлива с применением процедур, изложенных в дополнении VI к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ. Стороны, осуществляющие контроль иностранных судов государством порта, должны ввести все эти положения в действие.

Правило 14.8 содержит требование об использовании процедуры проверки, изложенной в дополнении VI к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, при анализе образцов используемого или находящегося на борту судового топлива. Ссылка на эту процедуру проверки должна быть включена в национальное законодательство, поскольку данная процедура представляет собой международный стандарт испытаний топлива для судов, выполняющих международные рейсы.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство, за исключением положений правила 14.2, которое касается функций,

подлежащих выполнению ИМО, и поэтому не должно включаться в требования национального уровня.

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, находящихся 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 объявляет о том, что в определенных портах или терминалах под ее юрисдикцией выбросы ЛОС подлежат регулированию, 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.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство, за исключением положений правила 15.4, которое касается функций, подлежащих выполнению ИМО, и поэтому не должно включаться в требования национального уровня.
- Выполнение требований о направлении уведомлений ИМО в соответствии с правилом 15.2 является обязанностью государства. Сторонам необходимо решить, где и как лучше всего отразить эту обязанность в документах национального уровня, с учетом того, что аналогичное требование предусмотрено также рядом других конвенций ИМО (во многих странах этот вопрос решается в рамках специальных административных процедур).
- Следует иметь в виду, что правило 15.3 требует, чтобы одобренные системы контроля выбросов паров применялись таким образом, чтобы это не приводило к необоснованным задержкам судов. Соответствующее национальное законодательство должно возлагать обязанности по соблюдению данного правила на оператора порта или терминала и предусматривать соответствующие штрафные санкции 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.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.
- Правило 16.5 касается других международных документов и разработки альтернативных технологий обработки отходов. По этой причине оно может оказаться неподходящим для внесения в национальные правила, применяемые к судам, и его, возможно, придется включить в другое соответствующее национальное законодательство.

- Правило 16.6.2 предусматривает, что при определенных условиях может быть предоставлено освобождение от требований по сертификации инсинератора. Такие случаи должны регулироваться в рамках соответствующего национального законодательства.

Правило 17 – Приемные сооружения

В соответствии с данным правилом правительство каждой из Сторон обязано обеспечить наличие приемных сооружений для оборудования и веществ, удаляемых с судов. Это не обязательно означает, что данное сооружение должно быть предоставлено правительством; обязанности по обеспечению наличия таких сооружений могут быть возложены на портовые власти или оператора терминала.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство. Сторонам необходимо решить, где и как лучше всего отразить это обязательство в документах национального уровня.

Правило 18 – Наличие и качество судового топлива

Данное правило возлагает на Стороны обязанность регулировать деятельность поставщиков судового топлива в пределах своей юрисдикции силами компетентных органов государства.

Согласно правилу 18.1 Стороны должны принимать «все разумные меры» для обеспечения наличия соответствующего требованиям судового топлива и информировать ИМО о таком наличии. Однако, в зависимости от нужд и потребностей морского сектора соответствующей страны, это положение может быть отражено не в национальном законодательстве как таковом, а в административных процедурах.

Важно отметить, что для обеспечения возможности принятия принудительных мер в отношении зарегистрированных за рубежом судов, которые заходят в порты и/или территориальные воды той или иной Стороны, на Стороны также возлагаются обязанности по принятию мер в отношении судов, использующих не отвечающее требованиям судовое топливо, с учетом того, что топливо, поставляемое на суда и используемое на них, должно соответствовать стандартам, предусмотренным правилом 18.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Данное правило также предусматривает обязанность сообщать другим Сторонам о случаях несоблюдения требований к топливу и принимать меры при получении таких сообщений.

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, включая информацию о содержании в нем серы, в накладную на поставку бункерного топлива (НБТ). НБТ должна быть предоставлена судну местным поставщиком судового топлива (правило 18.9 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ) и должна как минимум содержать информацию, указанную в дополнении V к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ. НБТ должна храниться на борту в течение трех лет после поставки судового топлива на судно.

Правило 18.8.2 содержит требование об использовании процедуры проверки, изложенной в дополнении VI к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, при анализе образцов судового топлива, поставленного на судно. Ссылка на эту процедуру проверки, описанную в дополнении VI, должна быть включена в национальное законодательство, поскольку данная процедура

представляет собой международный стандарт испытаний топлива для судов, выполняющих международные рейсы.

Согласно правилу 18.9 Сторона также должна назначить соответствующий орган или агентство, которое будет осуществлять регистрацию и контроль местных поставщиков судового топлива.

- Положения данного правила, за исключением положений правила 18.1, касающегося обеспечения наличия топлива, должны быть включены в соответствующее национальное законодательство. Сторона обязана определить орган управления, который будет регулировать деятельность поставщиков судового топлива. Этим органом не обязательно должна быть морская Администрация (т. е. та структура, по уполномочию которой эксплуатируется судно); в качестве такого органа может выступать одно из подразделений министерства энергетики, отвечающее за регулирование качества судового топлива в целом.
- При разработке национального законодательства необходимо применять положения дополнения V к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, поскольку в них указана информация, подлежащая включению в НБТ.
- В связи с интеграцией правила 18.9 в соответствующее национальное законодательство Сторона может принять решение о том, что указанные в нем обязанности следует включить не в законодательство о торговом судоходстве, а в законодательство по контролю качества судового топлива либо обеспечить их выполнение 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 по углеродоемкости международного судоходства

Правило 19 – Применение

Правила, изложенные в данной главе, применяются ко всем судам валовой вместимостью 400 и более, если не указано иное.

Соответствующие требования не распространяются на суда, совершающие рейсы исключительно в национальных водах, однако каждая из Сторон Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ должна путем принятия соответствующих мер обеспечить, чтобы такие суда строились и эксплуатировались в соответствии с требованиями главы 4, насколько это целесообразно и практически выполнимо. Данные требования не распространяются на суда, не имеющие механических средств движения, а также на платформы и буровые установки, независимо от того, каким образом они приводятся в движение.

Некоторые суда с нетрадиционными пропульсивными установками (то есть суда с дизель-электрическими, турбинными или гибридными установками) исключены из сферы применения требований правил 22–25 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Суда, освобожденные только от некоторых положений главы 4, указаны в правиле 19.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Существует также ограниченное число случаев, в которых Администрация может предоставить освобождение от требований к фактическому и требуемому конструктивному коэффициенту энергоэффективности (правила 22 и 24). Соответствующее 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 новых и существующих судов. Подробная информация о любых освобождениях должна направляться Администрацией государства флага в ИМО для рассылки Сторонам Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 20 – Цель

В данном правиле изложена цель рассматриваемой главы, которая заключается в том, чтобы обеспечить снижение углеродоемкости международного судоходства путем принятия мер, направленных на достижение целевых показателей, указанных в *Первоначальной стратегии ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов*.

- В этом правиле сформулирована общая направленность или цель данной главы. Для достижения данной цели международное судоходство должно соответствовать требованиям, указанным в этой главе. Содержащиеся в ней требования должны быть отражены в национальном законодательстве. Однако включать само это правило в национальное законодательство необязательно.

Правило 21 – Функциональные требования

Судно, на которое распространяются положения данной главы, должно соответствовать применимым техническим и эксплуатационным требованиям к углеродоемкости, предусмотренным правилами.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 22 – Фактический конструктивный коэффициент энергоэффективности (фактический ККЭЭ)

Фактический ККЭЭ рассчитывается для каждого нового судна, а также для каждого нового или существующего судна, которое подверглось значительному переоборудованию (как оно определено в правиле 2), и должен вычисляться с учетом руководства, разработанного ИМО.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 23 – Фактический коэффициент энергоэффективности существующего судна (фактический КЭСС)

Фактический КЭСС рассчитывается для каждого судна, а также для каждого судна, которое подверглось значительному переоборудованию (как оно определено в правиле 2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ), и должен вычисляться с учетом руководства, разработанного ИМО.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Положение 24 – Требуемый ККЭЭ

Данное правило применяется к каждому новому судну и к каждому новому или существующему судну, которое подверглось значительному переоборудованию (как оно определено в правиле 2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ), и устанавливает метод определения требуемого ККЭЭ.

- Положения данного правила, за исключением положений правила 24.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, которое возлагает определенные обязанности на ИМО, должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 25 – Требуемый КЭСС

Данное правило применяется к каждому судну, а также к каждому судну, которое подверглось значительному переоборудованию (как оно определено в правиле 2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ), и устанавливает метод определения требуемого КЭСС.

- Положения данного правила, за исключением положений правила 25.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, которое возлагает определенные обязанности на ИМО, должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 26 – 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 27.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, и процедур, которые будут применяться для предоставления этих данных. Не позднее 1 января 2023 года в него также должно быть включено описание методологии, которая будет использоваться для расчета фактического годового показателя эксплуатационной углеродоемкости (CII) судна и требуемого годового эксплуатационного CII, предусмотренного правилом 28 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

- Положения данного правила должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 27 – 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 к Конвенции МАРПОЛ, 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 своего государства флага, которая после проверки выдает судну акт о соответствии, касающийся предоставления данных по расходу судового топлива. Сторона Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ обязана передать в

базу данных ИМО по расходу топлива судами сообщенные зарегистрированными ею судами сведения о расходе судового топлива в течение месяца со дня выдачи акта о соответствии.

- Положения данного правила, за исключением положений правил 27.10–27.13 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, которые возлагают определенные обязанности на ИМО, должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Положение 28 – Эксплуатационная углеродоемкость

Данное правило применяется ко всем судам валовой вместимостью 5000 и более и требует, чтобы по окончании 2023 календарного года и каждого последующего календарного года для каждого такого судна рассчитывался фактический годовой показатель эксплуатационной углеродоемкости (СII). Это правило также устанавливает метод определения требуемого годового эксплуатационного СII и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости (от А до Е) с учетом руководства, разработанного ИМО².

Если установлено, что судно не достигло требуемого рейтинга эксплуатационной углеродоемкости, то оно обязано разработать и включить в ПУЭС судна подлежащий проверке план корректирующих действий, направленных на достижение требуемого годового эксплуатационного СII.

- Положения данного правила, за исключением положений правила 28.11 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, которое возлагает определенные обязанности на ИМО, должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Правило 29 – Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологий в области повышения энергоэффективности судов

- Данное правило возлагает на Стороны Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ обязанности по осуществлению сотрудничества и как таковое не требует включения в национальное законодательство.

Глава 5 – Проверка соблюдения положений настоящего Приложения

Правило 30 – Применение

Правило 31 – Проверка соблюдения положений

- Положения данного правила возлагают определенные обязанности на Стороны Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и ИМО и как таковые не требуют включения в национальное законодательство.

² На момент публикации настоящего документа данное руководство еще не было разработано.

Дополнения

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

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

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

Данное дополнение описывает обязанности по проверке соответствия судовых дизельных двигателей применимым пределам выбросов NO_x, предусмотренным правилом 13, с использованием методики испытаний и метода расчетов, указанных в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года. Эти обязанности должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

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

Включать положения данного дополнения в национальное законодательство необязательно.

Дополнение IV – Одобрение типа и эксплуатационные ограничения судовых инсинераторов (правило 16):

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

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

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Дополнение VI – Процедуры проверки образцов судового топлива на соответствие требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (правило 18.8.2 или правило 14.8):

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

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

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Дополнение VIII – Форма Международного свидетельства об энергоэффективности (Свидетельство IEE) (правило 8.2):

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Дополнение IX – Информация, направляемая в базу данных ИМО по расходу топлива судами (правило 27):

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Дополнение X – Форма Акта о соответствии – предоставление данных по расходу судового топлива и рейтинг эксплуатационной углеродоемкости (правило 8.3):

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство.

Дополнение XI – Форма Свидетельства об изъятии для барж БНС (правило 8.4):

Положения данного дополнения должны быть включены в соответствующее национальное законодательство с учетом нужд и потребностей морского сектора страны.

Более информация?

GreenVoyage2050
отдел управления проектами
Международная морская организация
(ИМО)
4 Albert Embankment, London, SE1 7SR,
United Kingdom
<https://greenvoyage2050.imo.org/>