

## ОБЩЕЕ РУКОВОДСТВО ПО ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ С 01/01/20 КОНВЕНЦИИ

### GLOBAL SULPHUR CAP 2020

В связи с возросшим числом запросов от Страхователей в отношении предстоящего вступления в силу Конвенции Global Sulphur Cap 2020, а также продолжая изложение нашей позиции по данному вопросу, которая была освещена в ежемесячно публикуемых информационных бюллетенях, предоставляем вниманию Страхователей наше общее руководство.

В соответствии с решением, принятым комитетом Международной морской организацией (ИМО), с 1 января 2020 года в соответствии с Приложением VI к МАРПОЛ содержание серы в топливе, используемом на коммерческих судах за пределами специальных Зон (Sulfur Emission Control Areas - SECA), не должно превышать 0,50% м/м. Учитывая, что применяемый уровень серы, введенный в 2012 году, составляет 3,50% м/м, предстоящее снижение цифровых показателей уровня серы представляется довольно-таки значительным. В этой связи необходимо отметить, что существующие ограничения для некоторых специальных зон (SECA), в которых предусматривается использование топлива с более низким уровнем содержания серы, остаются в силе. Новые правила внедряются с целью снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, однако, отрасль морских грузовых перевозок ожидает существенное повышение цен на соответствующее новым стандартам топливо, также возможны перебои с поставкой такого топлива (MGO (Marine Gas Oil) – газойль, ULSFO (Ultra Low Sulfur Fuel Oil) – судовое топливо с ультранизким содержанием серы) и его доступностью в каждом порту мира, а также значительное увеличение проверок Государственным Портовым Контролем (PSC) и штрафов за несоответствие вышеуказанным требованиям.

Исключение по применению топлива с содержанием серы не более 0,50% м/м может быть сделано для судов, работающих на сжиженном природном газе (LNG) или судов, использующих систему очистки выхлопных газов (EGCS), так называемые «scrubbers», которые, однако, могут быть также запрещены к использованию в различных странах и отдельных портах. Подобные системы предназначены для фильтрации выбросов оксидов серы и для использования тяжелого топлива, с тем, чтобы необходимый уровень сокращения выбросов был достигнут. ИМО закрепляет специальные правила для утилизации отходов и жидкостей, произведенных в ходе работы таких систем (EGCS – scrubbers). Отходы и жидкости должны быть переданы специализированным береговым организациям для последующей утилизации и ни в коем случае не должны сбрасываться за борт или уничтожаться в судовом мусоросжигателе. Кроме того, объявлено, что сдаваемые отходы будут подвергаться тщательным проверкам инспекторами PSC на соответствие установленным критериям по содержанию химических веществ. Однако, все же ожидается, что новые стандарты (содержание серы в топливе не более 0,50% м/м) будут применяться к большинству эксплуатируемых торговых судов. Как было уже упомянуто выше, соответствие этим стандартам будет тщательно контролироваться в ходе проверок PSC по всему миру. Помимо запрета с 1 января 2020 года на сжигание высокосернистого топлива, с 1 марта 2020 года будет полностью запрещена и сама перевозка несоответствующего стандартам Конвенции Global Sulphur Cap 2020 бункера.

ИМО настоятельно рекомендует судоходным компаниям в самое ближайшее время подготовить конкретный План по внедрению новых стандартов для каждого эксплуатируемого судна с целью начать планирование закупок соответствующего топлива. В связи с тем, что ожидается

значительное увеличение количества проверок PSC, наличие вышеуказанного Плана на борту сможет помочь капитану и экипажу продемонстрировать инспекторам добросовестность действий судовладельца и соответствие используемого топлива новым Правилам. После разработки Плана, судовладельцам рекомендуется обратиться к государству флага судна и к классификационному обществу с просьбой проверить содержание Плана на его соответствие нормативным актам государства флага.

Новые правила также окажут значительное влияние на вновь заключаемые договоры перевозки/фрахта. Если сторонами оговаривается обязанность предоставить топливо Фрахтователем, судовладельцы должны настаивать на включение соответствующих положений в чартер-партию с тем, чтобы Фрахтователь в силу договора был обязан своевременно предоставить соответствующее топливо в соответствии с судовым Планом по переходу на низкосернистое топливо, соответствующее стандартам Конвенции Global Sulphur Cap 2020. Международные организации BIMCO и INTERTANKO разработали и опубликовали новые положения и оговорки, которые предлагается включить в новые чартер-партии.

Ожидается, что одной из самых серьезных проблем станет увеличение спроса на соответствующее стандартам Конвенции Global Sulphur Cap 2020 топливо. На данный момент невозможно предсказать его наличие в каждом порту мира, поэтому весьма вероятно, что судовладельцы столкнутся с ситуацией, когда соответствующего топлива может не оказаться на маршруте следования судна. Судовладельцам рекомендуется уделять максимальное внимание данному вопросу, поскольку новыми стандартами установлено, что судовладельцам необходимо прилагать все усилия для получения соответствующего топлива, при этом судно не должно отклоняться от запланированного рейса или неоправданно задерживать свой рейс с целью получения необходимого топлива. Несмотря на то, что IMO разработала форму отчета о недоступности топлива соответствующего новым стандартам (FONAR), такой отчет не будет рассматриваться как прямое освобождение от обязанности использовать низкосернистое топливо. Возможно, однако, что наличие такого отчета будет рассматриваться инспекторами PSC в качестве смягчающего обстоятельства при выявлении нарушений, однако такое решение всегда остается на усмотрение местных органов надзора и контроля.

Как было указано выше, нарушение новых требований по отношению к используемому на судах топливу крайне вероятно приведет к различным санкциям, таким как: штрафы, задержания, а также, в исключительных случаях, постановления PSC о запрете захода судна в порты стран действия Парижского меморандума, при этом возможный ущерб Страхователей в связи с вышеуказанными санкциями не подпадает под покрытие рисков P&I. Мы, соответственно, рекомендуем страхователям обратить особое внимание на уже опубликованные для широкого доступа подробные инструкции IMO и Международной палаты судоходства (ICS).

В случае наличия каких-либо дополнительных вопросов, просим обращаться соответственно.

\*) в зоны SECA (Sulfur Emission Control Areas) на сегодняшний день входят акватории Северного и Балтийского морей, пролив Ла-Манш, Карибское море и 200-мильные зоны США и Канады. В этих зонах введен запрет на использование высокосернистого топлива: с июля 2010 года уровень серы был ограничен на отметке 1%, а с 2015 года – 0,1%.

С уважением,

Отдел страхования судов и ответственности судовладельцев  
СПАО «Ингосстрах»