

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.176(58)

Принята 10 октября 2008 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1997 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ

(Пересмотренное Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета по защите морской среды (Комитет), возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года»), статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года») и статью 4 Протокола 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемого «Протокол 1997 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1997 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколами 1978 и 1997 годов,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что к Конвенции 1973 года посредством Протокола 1997 года добавлено Приложение VI, озаглавленное «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов» (далее именуемое «Приложение VI»),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению VI, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 января 2010 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 июля 2010 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам Конвенции 1973 года, измененной Протоколами 1978 и 1997 годов, заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции 1973 года, измененной Протоколами 1978 и 1997 годов, копии настоящей резолюции и приложения к ней; и
6. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и другим правительствам-членам довести поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ до сведения собственников судов, операторов судов, судостроителей, изготовителей судовых дизельных двигателей, поставщиков судового топлива и любых других заинтересованных групп.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПЕРЕСМОТРЕННОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов

Глава 1

Общие положения

Правило 1

Применение

Положения настоящего Приложения применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное в правилах 3, 5, 6, 13, 15, 16 и 18 настоящего Приложения.

Правило 2

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 *Приложение* означает Приложение VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция МАРПОЛ), измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) и измененной Протоколом 1997 года, с поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции.

2 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

- .1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
- .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или один процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, в зависимости от того, что меньше.

3 *Ежегодная дата* означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды.

4 *Вспомогательное устройство управления* означает систему, функцию или средство контроля, установленные на судовом дизельном двигателе и используемые для защиты двигателя и/или его вспомогательного оборудования от условий эксплуатации, которые могут привести к повреждению или отказу, или используемые для облегчения пуска двигателя. Вспомогательное устройство управления может быть также средством или мерой, которые удовлетворительно демонстрируют, что они не являются регулировочно-управляющим устройством.

5 *Постоянная подача* определяется как процесс, при котором отходы подаются в камеру сгорания без помощи человека, когда инсинератор находится в нормальном рабочем режиме с рабочей температурой в камере сгорания в пределах от 850°C до 1200°C.

6 *Регулировочно-управляющее устройство* означает устройство, которое измеряет, воспринимает или реагирует на эксплуатационные переменные (например, частота вращения двигателя, температура, давление на впуске или любой другой параметр) с целью включения, модулирования, задержки или отключения работы любого компонента или функции системы контроля выбросов таким образом, что эффективность системы контроля выбросов снижается в условиях, встречающихся во время обычной эксплуатации, если использование такого устройства в существенной мере не включено в применяемую методику сертификационных испытаний на выбросы.

7 *Выброс* означает любой выпуск с судов в атмосферу или в море веществ, подлежащих контролю на основании настоящего Приложения.

8 *Район контроля выбросов* означает район, в котором требуется принятие специальных обязательных мер в отношении выбросов с судов с целью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения воздушной среды NO_x или SO_x и твердыми частицами и их сопутствующего отрицательного воздействия на здоровье человека и на окружающую среду. Районы контроля выбросов включают районы, указанные в правилах 13 и 14 настоящего Приложения или назначенные на основании их.

9 *Жидкое топливо* означает любое топливо, поставляемое и предназначенное для целей сгорания для гребной установки или эксплуатации на судне, включая дистиллятное и остаточное топливо.

10 *Валовая вместимость* означает валовую вместимость, рассчитанную в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любой заменяющей ее конвенции.

11 *Установки* в отношении правила 12 настоящего Приложения означают установку на судне систем, оборудования, включая переносные огнетушители, изоляции или другого материала, но исключая ремонт или перезарядку ранее установленных систем, оборудования, изоляции или другого материала либо перезарядку переносных огнетушителей.

12 *Установленный* означает судовой дизельный двигатель, который установлен или предназначен к установке на судне, включая переносной вспомогательный судовой дизельный двигатель, только в том случае, если его система заправки топливом, охлаждения или выпуска отработавших газов является неотъемлемой частью судна. Система заправки топливом считается неотъемлемой частью судна только в том случае, если она постоянно установлена на судне. Настоящее определение включает судовой дизельный двигатель, который используется для дополнения или усиления установленной мощности судна и предназначен быть неотъемлемой частью судна.

13 *Нерациональное средство контроля выбросов* означает любое средство или меру, которые при эксплуатации судна в обычных условиях снижают эффективность системы контроля выбросов до уровня ниже того, который ожидается в рамках применимой методики испытаний на выбросы.

14 *Судовой дизельный двигатель* означает любой поршневой двигатель внутреннего сгорания, работающий на жидком или двойном топливе, к которому применяется правило 13 настоящего Приложения, включая ускорительные/смесительные системы, если они применяются.

15 *Технический кодекс по NO_x* означает Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей, одобренный резолюцией 2 Конференции МАРПОЛ 1997 года, с поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции.

16 *Озоноразрушающие вещества* означают регулируемые вещества, определенные в пункте 4 статьи 1 Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, 1987 года и указанные в Приложениях А, В, С или Е к этому Протоколу, которые находятся в силе во время применения или толкования настоящего Приложения.

Озоноразрушающие вещества, которые могут быть обнаружены на судне, включают, не ограничиваясь этим:

галон 1211	бромхлордифторметан
галон 1301	бромтрифторметан
галон 2402	1,2-дибром-1,1,2,2-тетрафторэтан (также известен как галон 114B2)
ХФУ-11	трихлорфторметан
ХФУ-12	дихлордифторметан
ХФУ-113	1,1,2-трихлор-1,2,2-трифторэтан
ХФУ-114	1,2-дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан
ХФУ-115	хлорпентафторэтан

17 *Сжигание на судне* означает сжигание отходов или других материалов на судне, если такие отходы или другие материалы образовались в ходе обычной эксплуатации этого судна.

18 *Судовой инсинератор* означает судовую установку, предназначенную главным образом для целей сжигания.

19 *Суда, построенные* означают суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.

20 *Нефтяные остатки* означают осадки из топливных или масляных сепараторов, отработанное смазочное масло из главных или вспомогательных механизмов или нефте-содержащие отходы из сепараторов льяльных вод, оборудования для фильтрации нефти или поддонов.

21 *Танкер* означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 Приложения I, или танкер-химовоз, как он определен в правиле 1 Приложения II к настоящей Конвенции.

Правило 3

Исключения и изъятия

Общие положения

- 1 Правила настоящего Приложения не применяются к:
 - .1 любому выбросу в целях обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
 - .2 любому выбросу в результате повреждения судна или его оборудования:
 - .2.1 при условии что после повреждения или обнаружения выброса были приняты все разумные меры предосторожности для предотвращения или сведения к минимуму такого выброса; и
 - .2.2 за исключением случаев, когда собственник или капитан действовали либо с намерением вызвать повреждение, либо самонадеянно и сознавая, что это может привести к повреждению.

Испытания в области сокращения выбросов с судов и исследования технологии контроля

2 Администрация Стороны в сотрудничестве с другими Администрациями, если необходимо, может предоставить изъятие из конкретных положений настоящего Приложения для судна с целью проведения испытаний в области разработки технологий сокращения и контроля выбросов с судов, а также программ проектирования двигателей. Такое изъятие предоставляется только в том случае, если применение конкретных положений Приложения или пересмотренного Технического кодекса по NO_x 2008 года может затруднить исследования в области разработки таких технологий или программ. Разрешение на такое изъятие предоставляется только необходимому минимальному числу судов и подпадает под следующие положения:

- .1 для судовых дизельных двигателей с объемом цилиндра до 30- литров продолжительность испытания на море не превышает 18 месяцев. Если требуется дополнительное время, выдающая разрешение Администрация или Администрации могут разрешить возобновление испытаний в течение одного дополнительного 18-месячного периода; или
- .2 для судовых дизельных двигателей с объемом цилиндра 30 литров или более продолжительность испытаний на судне не превышает пяти лет и при этом требуется анализ проведения испытаний выдающей разрешение Администрацией или Администрациями при каждом промежуточном освидетельствовании. Разрешение может быть отменено на основании этого анализа, если испытания не проводились в соответствии с условиями разрешения или если установлено, что технология или программа не может привести к эффективным результатам в деле сокращения и контроля выбросов с судов. Если выполняющая анализ Администрация или Администрации установят, что требуется дополнительное время для проведения испытания конкретной технологии или программы, разрешение может быть возобновлено на дополнительный период, не превышающий пяти лет.

Выбросы в результате деятельности по разработке минеральных ресурсов морского дна

3.1 Выбросы, происходящие непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, согласно статье 2 3) b) ii) настоящей Конвенции освобождаются от соответствия положениям настоящего Приложения. Такие выбросы включают следующее:

- .1 выбросы, происходящие при сжигании веществ, которые являются исключительно и непосредственно результатом разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, включая, но не ограничиваясь этим, сжигание углеводородов в факеле и сжигание бурового шлама, буровых растворов и/или жидкостей для воздействия на пласт во время операций по заканчиванию и испытанию скважин, а также сжигание в факеле при высадке труб;
- .2 выбросы газов и летучих соединений, увлекаемых буровыми растворами и шламом;
- .3 выбросы, связанные исключительно и непосредственно с обработкой, перегрузкой или хранением минералов морского дна; и
- .4 выбросы из судовых дизельных двигателей, используемых исключительно при разведке, разработке и связанных с ними процессах обработки в море минеральных ресурсов морского дна.

3.2 Требования правила 18 настоящего Приложения не применяются к использованию углеводородов, которые производятся и впоследствии используются на месте в качестве топлива, когда это одобрено Администрацией.

Правило 4 **Эквиваленты**

1 Администрация Стороны может разрешить применение на судне устройств, материалов, приспособлений или приборов либо других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы либо другие процедуры, альтернативное жидкое топливо или методы обеспечения соответствия являются не менее эффективными с точки зрения сокращения выбросов, чем требуемые настоящим Приложением, включая любые стандарты, изложенные в правилах 13 и 14.

2 Администрация Стороны, которая разрешает применение устройства, материала, приспособления или прибора либо других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, отличных от требуемых настоящим Приложением, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди Сторон с целью информации и принятия ими соответствующих мер, если таковые потребуются.

3 Администрация Стороны должна учитывать любые соответствующие руководства, разработанные Организацией и относящиеся к эквивалентам, предусмотренным в настоящем правиле.

4 Администрация Стороны, которая разрешает применение какого-либо эквивалента, указанного в пункте 1 настоящего правила, стремится не ухудшать окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы – свои или других государств – или не причинять им ущерба.

Глава 2

Освидетельствование, выдача свидетельств и средства контроля

Правило 5

Освидетельствования

1 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более, а также каждая стационарная и плавучая буровая установка и другие платформы подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

- .1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого правилом 6 настоящего Приложения. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;
- .2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимы правила 9.2, 9.5, 9.6 или 9.7 настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;
- .3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1.4 настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и приспособления полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения;
- .4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства, включая общую проверку оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в пункте 1.1 настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с пунктом 4 настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения; и
- .5 дополнительному общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно проводиться каждый раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена, предписанные в пункте 4 настоящего правила, или после ремонта в результате обследований, предписанных в пункте 5 настоящего правила. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были

произведены качественно, что материал и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям настоящего Приложения.

2 В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принять надлежащие меры для обеспечения выполнения тех положений настоящего Приложения, которые к ним применимы.

3 Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации.

.1 Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. Такие организации должны отвечать руководству, принятому Организацией;

.2 освидетельствование судовых дизельных двигателей и оборудования для соответствия правилу 13 настоящего Приложения проводится в соответствии с пересмотренным Техническим кодексом по NO_x 2008 года;

.3 если назначенный инспектор или признанная организация устанавливают, что состояние оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства, то они обеспечивают принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляют об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то Администрация изымает Свидетельство. Если же судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются также соответствующие власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей в соответствии с настоящим правилом; и

.4 в каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

4 Состояние оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящего Приложения и без явного одобрения Администрации не допускается производить никаких изменений в оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию. Разрешается прямая замена такого оборудования и устройств оборудованием и устройствами, которые отвечают положениям настоящего Приложения.

5 Каждый раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на эффективность или комплектность его оборудования, на которое распространяется настоящее Приложение, капитан или собственник судна при первой же возможности сообщают об этом Администрации, назначенному инспектору или признанной организации, ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства.

Правило 6

Выдача и подтверждение Свидетельства

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в соответствии с положениями правила 5 настоящего Приложения:

- .1 любому судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон; и
- .2 платформам и буровым установкам, совершающим рейсы в воды, находящиеся под суверенитетом или юрисдикцией других Сторон.

2 Судну, построенному до даты вступления в силу Приложения VI для Администрации такого судна, выдается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды в соответствии с пунктом 1 настоящего правила не позднее первого планового докования после даты этого вступления в силу, но ни в коем случае не позднее чем через три года после этой даты.

3 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

Правило 7

Выдача Свидетельства другой Стороной

1 Сторона может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или уполномочивает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды, а в соответствующих случаях подтверждает или уполномочивает подтвердить это имеющееся на судне Свидетельство в соответствии с настоящим Приложением.

2 Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

3 Выданное таким образом Свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с правилом 6 настоящего Приложения.

4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной.

Правило 8

Форма Свидетельства

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении I к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или

французском языках. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

Правило 9

Срок действия и действительность Свидетельства

- 1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.
- 2 Независимо от требований пункта 1 настоящего правила:
 - .1 когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства;
 - .2 когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства; и
 - .3 когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.
- 3 Если Свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить действие Свидетельства с даты истечения срока действия до максимального срока, установленного в пункте 1 настоящего правила, при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в правилах 5.1.3 и 5.1.4 настоящего Приложения, применяемые, когда Свидетельство выдается на пятилетний период.
- 4 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было закончено, а новое Свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, то лицо или организация, уполномоченные Администрацией, могут подтвердить существующее Свидетельство, и такое Свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.
- 5 Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого

продления без нового Свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящего правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда произведено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

7 В особых случаях, определенных Администрацией, новое Свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, как требуется пунктом 2.1, 5 или 6 настоящего правила. В этих особых случаях новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное или промежуточное освидетельствование закончено до срока, установленного в правиле 5 настоящего Приложения, то:

- .1 ежегодная дата, указанная в Свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;
- .2 последующее ежегодное или промежуточное освидетельствование, требуемое правилом 5 настоящего Приложения, должно быть закончено в периоды, предписываемые этим правилом, используя новую ежегодную дату; и
- .3 дата истечения срока действия может оставаться без изменения при условии, что одно или более ежегодных или промежуточных освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными правилом 5 настоящего Приложения.

9 Свидетельство, выданное на основании правила 6 или 7 настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

- .1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в правиле 5.1 настоящего Приложения;
- .2 если Свидетельство не подтверждено в соответствии с правилом 5.1.3 или 5.1.4 настоящего Приложения; и
- .3 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям правила 5.4 настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии

Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, – копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Правило 10

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

1 Судно во время пребывания в порту или у удаленного от берега терминала, находящихся под юрисдикцией какой-либо другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения воздушной среды с судов.

2 При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

3 К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

Правило 11

Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения

1 Стороны сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящего Приложения, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения нарушений и наблюдения за окружающей средой, а также соответствующие способы передачи сообщений и сбора доказательств.

2 Судно, к которому применяется настоящее Приложение, в любом порту или у удаленного от берега терминала Стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными этой Стороной, чтобы проверить, не произвело ли это судно выброса какого-либо из веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положений настоящего Приложения, то Администрации направляется сообщение об этом для принятия соответствующих мер.

3 Каждая Сторона представляет Администрации доказательства, если таковые имеются, того, что судно произвело выброс любого из веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. Если это практически осуществимо, компетентные власти этой Стороны уведомляют капитана судна о предполагаемом нарушении.

4 По получении таких доказательств Администрация производит расследование дела и может просить другую Сторону представить дополнительные или более убедительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении как можно скорее такого преследования в соответствии со своим законодательством. Администрация незамедлительно информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию.

5 Сторона может также подвергнуть инспектированию судно, к которому применяется настоящее Приложение, когда оно заходит в порты или подходит к удаленным от берега терминалам, находящимся под ее юрисдикцией, если от любой другой Стороны получена просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что это судно произвело в каком-либо месте выброс любого из веществ, охватываемых Приложением, в нарушение настоящего Приложения. Сообщение о таком расследовании направляется Стороне, просившей о расследовании, и Администрации, с тем чтобы могли быть приняты соответствующие меры согласно положениям настоящей Конвенции.

6 К нормам и стандартам, установленным в настоящем Приложении, применяется *mutatis mutandis* международное право, касающееся предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, включая международное право, относящееся к обеспечению выполнения и гарантиям, которое находится в силе во время применения или толкования настоящего Приложения.

Глава 3

Требования в отношении контроля за выбросами с судов

Правило 12

Озоноразрушающие вещества

1 Настоящее правило не применяется к постоянно герметичному оборудованию, у которого нет соединений для зарядки хладагента или потенциально съемных компонентов, содержащих озоноразрушающие вещества.

2 При условии соблюдения положений правила 3.1 любые преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ запрещаются. Преднамеренные выбросы включают выбросы, происходящие в ходе технического обслуживания, ухода, ремонта или удаления систем или оборудования, однако преднамеренные выбросы не включают минимальные выбросы, связанные с улавливанием или рециркуляцией озоноразрушающего вещества. Выбросы, являющиеся результатом утечек озоноразрушающего вещества, независимо от того, являются эти утечки преднамеренными или нет, могут регулироваться Сторонами.

3.1 Установки, содержащие озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, запрещаются:

- .1 на судах, построенных 19 мая 2005 года или после этой даты; или
- .2 в отношении судов, построенных до 19 мая 2005 года, договорная поставка оборудования на которые осуществляется 19 мая 2005 года или после этой даты или, в случае отсутствия даты договорной поставки, фактическая поставка оборудования на которые осуществляется 19 мая 2005 года или после этой даты.

3.2 Установки, содержащие гидрохлорфторуглероды, запрещаются:

- .1 на судах, построенных 1 января 2020 года или после этой даты; или
- .2 в отношении судов, построенных до 1 января 2020 года, договорная поставка оборудования на которые осуществляется 1 января 2020 года или после этой даты или, в случае отсутствия даты договорной поставки, фактическая поставка оборудования на которые осуществляется 1 января 2020 года или после этой даты.

4 Вещества, упомянутые в настоящем правиле, и оборудование, содержащее такие вещества, при удалении их с судов доставляются на надлежащие приемные сооружения.

5 На каждом судне, подпадающем под действие правила 6.1, имеется перечень оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества.

6 На каждом судне, подпадающем под действие правила 6.1, на котором имеются перезаряжаемые системы, содержащие озоноразрушающие вещества, ведется журнал озоноразрушающих веществ. Этот журнал может составлять часть существующего судового журнала или системы электронной регистрации, одобренной Администрацией.

7 Записи в журнале озоноразрушающих веществ регистрируются с точки зрения массы (кг) вещества и в каждом случае безотлагательно вносятся в отношении следующего:

- .1 перезарядки, полной или частичной, оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества;
- .2 ремонта или технического обслуживания оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества;
- .3 выброса озоноразрушающих веществ в атмосферу:
 - .3.1 преднамеренного; и
 - .3.2 непреднамеренного;
- .4 сброса озоноразрушающих веществ в находящиеся на суше приемные сооружения; и
- .5 поставки озоноразрушающих веществ на судно.

Правило 13

Окислы азота (NO_x)

Применение

1.1 Настоящее правило применяется к:

- .1 каждому судовому дизельному двигателю выходной мощностью более 130 кВт, установленному на судне; и
- .2 каждому судовому дизельному двигателю выходной мощностью более 130 кВт, который подвергается значительному переоборудованию 1 января 2000 года или после этой даты, за исключением случаев, когда продемонстрировано к удовлетворению Администрации, что такой двигатель является идентичной заменой двигателя, который он заменяет, и иным образом не охвачен пунктом 1.1.1 настоящего правила.

1.2 Настоящее правило не применяется к:

- .1 судовому дизельному двигателю, предназначенному для использования исключительно в аварийных ситуациях или исключительно для приведения в действие любого устройства или оборудования, предназначенного для использования исключительно в аварийных ситуациях на судне, на котором он установлен, либо судовому дизельному двигателю, установленному на спасательных шлюпках, предназначенных для использования исключительно в аварийных ситуациях; и
- .2 судовому дизельному двигателю, установленному на судне, совершающем рейсы исключительно в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать, при условии что такой двигатель подпадает под альтернативную меру контроля выбросов NO_x, установленную Администрацией.

1.3 Несмотря на положения пункта 1.1 настоящего правила, Администрация может предоставить исключение из применения настоящего правила для любого судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном до 19 мая 2005 года, или для любого судового дизельного двигателя, который подвергается значительному переоборудованию до этой даты, при условии что судно, на котором установлен двигатель, совершает рейсы исключительно в порты или к удаленным от берега терминалам в пределах государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

Значительное переоборудование

2.1 Для целей настоящего правила *значительное переоборудование* означает модификацию 1 января 2000 года или после этой даты судового дизельного двигателя, который еще не сертифицирован в соответствии со стандартами, изложенными в пункте 3, 4 или 5.1.1 настоящего правила, при которой:

- .1 двигатель заменяется судовым дизельным двигателем или устанавливается дополнительный судовый дизельный двигатель, или
- .2 двигатель подвергается любой значительной модификации, как она определена в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года, или
- .3 максимальная длительная выходная мощность двигателя увеличивается более чем на 10% по сравнению с максимальной длительной выходной мощностью двигателя при его первоначальной сертификации.

2.2 В отношении значительного переоборудования, связанного с заменой судового дизельного двигателя неидентичным судовым дизельным двигателем или установкой дополнительного судового дизельного двигателя, применяются стандарты настоящего правила, действующие во время замены или добавления двигателя. 1 января 2016 года или после этой даты только в отношении заменяющих двигателей, если такой заменяющий двигатель не может отвечать стандартам, изложенным в пункте 5.1.1 настоящего правила (ярус III), то этот заменяющий двигатель должен отвечать стандартам, изложенным в пункте 4 настоящего правила (ярус II). Организация должна разработать руководство, излагающее критерии того, в каких случаях заменяющий двигатель не может отвечать стандартам пункта 5.1.1 настоящего правила.

2.3 Судовой дизельный двигатель, упомянутый в пункте 2.1.2 или 2.1.3 настоящего правила, отвечает следующим стандартам:

- .1 для судов, построенных до 1 января 2000 года, применяются стандарты, изложенные в пункте 3 настоящего правила; и
- .2 для судов, построенных 1 января 2000 года или после этой даты, применяются стандарты, действующие во время постройки судна.

Ярус I

3 При условии соблюдения правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном 1 января 2000 года или

после этой даты и до 1 января 2011 года, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO_2) из двигателя находится в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

- .1 17,0 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;
- .2 $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$ г/кВт·ч при n , равной или более 130, но менее 2000 об/мин;
- .3 9,8 г/кВт·ч при n , равной или более 2000 об/мин.

Ярус II

4 При условии соблюдения правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном 1 января 2011 года или после этой даты, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO_2) из двигателя находится в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

- .1 14,4 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;
- .2 $44 \cdot n^{(-0,23)}$ г/кВт·ч при n , равной или более 130, но менее 2000 об/мин;
- .3 7,7 г/кВт·ч при n , равной или более 2000 об/мин.

Ярус III

5.1 При условии соблюдения правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном 1 января 2016 года или после этой даты:

- .1 запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO_2) из двигателя находится в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):
 - .1.1 3,4 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;
 - .1.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ г/кВт·ч при n , равной или более 130, но менее 2000 об/мин; и
 - .1.3 2,0 г/кВт·ч при n , равной или более 2000 об/мин;
- .2 подпадает под стандарты, изложенные в пункте 5.1.1 настоящего правила, когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, назначенном согласно пункту 6 настоящего правила; и
- .3 подпадает под стандарты, изложенные в пункте 4 настоящего правила, когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, назначенного согласно пункту 6 настоящего правила.

5.2 При условии обзора, изложенного в пункте 10 настоящего правила, стандарты, изложенные в пункте 5.1.1 настоящего правила, не применяются к:

- .1 судовому дизельному двигателю, установленному на судне длиной (L), как она определена в правиле 1.19 Приложения I к настоящей Конвенции, менее 24 метров, если оно специально спроектировано и используется исключительно для целей отдыха; или
- .2 судовому дизельному двигателю, установленному на судне, общая мощность дизельных двигателей которого, указанная на марке изготовителя, менее 750 кВт, если к удовлетворению Администрации продемонстрировано, что судно не может соответствовать стандартам, изложенным в пункте 5.1.1 настоящего правила, из-за проектных или конструктивных ограничений судна.

Район контроля выбросов

6 Для целей настоящего правила районом контроля выбросов является любой морской район, включая любой портовый район, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами, изложенными в дополнении III к настоящему Приложению.

Судовые дизельные двигатели, установленные на судне, построенном до 1 января 2000 года

7.1 Несмотря на пункт 1.1.1 настоящего правила судовой дизельный двигатель выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом цилиндра, составляющим 90 литров или более, установленный на судне, построенном 1 января 1990 года или после этой даты, но до 1 января 2000 года, соответствует пределам выбросов, изложенным в пункте 7.4 настоящего правила, при условии что Администрация Стороны сертифицировала одобренное средство для этого двигателя и сертифицировавшая Администрация представила Организации уведомление об этой сертификации. Соответствие настоящему пункту должно быть продемонстрировано посредством одного из следующего:

- .1 установки сертифицированного одобренного средства, подтвержденного освидетельствованием с использованием процедуры проверки, указанной в документации одобренного средства, включая соответствующее указание в судовом Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения воздушной среды на наличие одобренного средства; и
- .2 сертификации двигателя, подтверждающей, что он эксплуатируется в пределах, изложенных в пункте 3, 4 или 5.1.1 настоящего правила, и соответствующего указания на сертификацию двигателя в судовом Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения воздушной среды.

7.2 Пункт 7.1 настоящего правила применяется не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства, которое проводится через 12 месяцев или более после сдачи на хранение уведомления, указанного в пункте 7.1. Если собственник судна, на котором должно быть установлено одобренное средство, может продемонстрировать к удовлетворению Администрации, что одобренное средство коммерчески недоступно, несмотря на все усилия, направляемые на его приобретение, то это одобренное средство устанавливается на судне не позднее следующего ежегодного освидетельствования этого

судна, которое проводится после того, как одобренное средство станет коммерчески доступным.

7.3 В отношении судна с судовым дизельным двигателем выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом цилиндра, составляющим 90 литров или более, установленным на судне, построенном 1 января 1990 года или после этой даты, но до 1 января 2000 года, в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения воздушной среды для судового дизельного двигателя, к которому применяется пункт 7.1 настоящего правила, указывается, что одобренное средство применяется в соответствии с пунктом 7.1.1 настоящего правила или двигатель сертифицирован в соответствии с пунктом 7.1.2 настоящего правила или что одобренное средство еще не существует либо коммерчески недоступно, как указано в пункте 7.2 настоящего правила.

7.4 При условии соблюдения правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, указанного в пункте 7.1 настоящего правила, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO_2) из двигателя находится в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

- .1 17,0 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;
- .2 $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$ г/кВт·ч при n , равной или более 130, но менее 2000 об/мин; и
- .3 9,8 г/кВт·ч при n , равной или более 2000 об/мин.

7.5 Сертификация одобренного средства осуществляется в соответствии с главой 7 пересмотренного Технического кодекса по NO_x 2008 года и включает проверку:

- .1 конструктором базового судового дизельного двигателя, к которому применяется одобренное средство, того, что расчетный эффект одобренного средства уменьшит мощность двигателя не более чем на 1,0%, повысит расход топлива не более чем на 2,0%, как это измерено в соответствии с надлежащим испытательным циклом, изложенным в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года, или не окажет отрицательного воздействия на износостойкость или надежность двигателя; и
- .2 того, что стоимость одобренного средства не является чрезмерной, что определяется путем сравнения количества NO_x , сокращенного с помощью одобренного средства для достижения стандарта, изложенного в пункте 7.4 настоящего правила, и расходов на приобретение и установку такого одобренного средства.

Сертификация

8 К процедурам сертификации, испытаний и измерений в отношении стандартов, изложенных в настоящем правиле, применяется пересмотренный Технический кодекс по NO_x 2008 года.

9 Преследуется цель, чтобы процедуры определения выбросов NO_x , изложенные в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года, были типичными для обычной

эксплуатации двигателя. Регулировочно-управляющие устройства и нерациональные средства контроля выбросов подрывают эту цель и не допускаются. Настоящее правило не препятствует использованию вспомогательных устройств управления для защиты двигателя и/или его вспомогательного оборудования от условий эксплуатации, которые могут привести к повреждению или отказу или которые применяются для облегчения пуска двигателя.

Обзор

10 Начиная в 2012 году и заканчивая не позднее 2013 года, Организация проведет обзор состояния технических разработок в области осуществления стандартов, изложенных в пункте 5.1.1 настоящего правила, и, если это будет доказано необходимым, откорректирует периоды времени (дата вступления в силу), изложенные в этом пункте.

Правило 14

Окислы серы (SO_x) и твердые частицы

Общие требования

1 Содержание серы в любом жидком топливе, используемом на судах, не должно превышать следующих пределов:

- .1 4,50% по массе до 1 января 2012 года;
- .2 3,50% по массе 1 января 2012 года и после этой даты; и
- .3 0,50% по массе 1 января 2020 года и после этой даты.

2 Мировое среднее содержание серы в остаточном жидком топливе, поставляемом для использования на судах, контролируется с учетом руководства, разработанного Организацией.

Требования, применяемые в пределах районов контроля выбросов

3 Для целей настоящего правила районы контроля выбросов включают:

- .1 район Балтийского моря, как он определен в правиле 1.11.2 Приложения I, район Северного моря, как он определен в правиле 5 1) f) Приложения V; и
- .2 любой другой морской район, включая портовые районы, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами, изложенными в дополнении III к настоящему Приложению.

4 Когда суда эксплуатируются в районах контроля выбросов, содержание серы в жидком топливе, используемом на судах, не должно превышать следующих пределов:

- .1 1,50% по массе до 1 июля 2010 года;
- .2 1,00% по массе 1 июля 2010 года и после этой даты; и
- .3 0,10% по массе 1 января 2015 года и после этой даты.

5 Содержание серы в жидком топливе, упомянутое в пункте 1 и пункте 4 настоящего правила, документируется его поставщиком, как требуется правилом 18 настоящего Приложения.

6 На судах, использующих различные виды жидкого топлива в целях соответствия пункту 4 настоящего правила и входящих в какой-либо район контроля выбросов, указанный в пункте 3 настоящего правила, или выходящих из него, имеется письменная процедура, показывающая, каким образом должна выполняться операция по переходу с одного жидкого топлива на другое, предусматривая достаточное время для того, чтобы до входа в район контроля выбросов система подачи жидкого топлива была полностью промыта от всех видов жидкого топлива с содержанием серы, превышающим применимую величину, установленную в пункте 4 настоящего правила. Объем низкосернистого жидкого топлива в каждом танке, а также дата, время и местонахождение судна в момент завершения любой операции по переходу с одного жидкого топлива на другое до входа в район контроля выбросов или в момент начала такой операции после выхода из этого района регистрируются в судовом журнале, предписанном Администрацией.

7 В течение первых двенадцати месяцев непосредственно после внесения поправки, согласно которой назначается конкретный район контроля выбросов в соответствии с пунктом 3.2 настоящего правила, суда, эксплуатирующиеся в этом районе контроля выбросов, освобождаются от выполнения требований пунктов 4 и 6 настоящего правила, а также требований пункта 5 настоящего правила в той степени, в какой они относятся к пункту 4 настоящего правила.

Обеспечение обзора

8 Для определения наличия жидкого топлива в целях соответствия стандарту жидкого топлива, изложенному в пункте 1.3 настоящего правила, к 2018 году завершается обзор этого стандарта и при этом учитываются следующие элементы:

- .1 спрос и предложение на мировом рынке жидкого топлива для соответствия пункту 1.3 настоящего правила, которые отмечаются во время проведения обзора;
- .2 анализ тенденций рынков жидкого топлива; и
- .3 любой другой соответствующий вопрос.

9 Организация учреждает группу экспертов, состоящую из представителей, обладающих надлежащими специальными знаниями в области рынка жидкого топлива и надлежащими морскими, экологическими, научными и юридическими специальными знаниями, для проведения обзора, упомянутого в пункте 8 настоящего правила. Группа экспертов разрабатывает соответствующие данные для информирования о решении, которое будет принято Сторонами.

10 На основании разработанных группой экспертов данных Стороны могут решить, возможно ли для судов соблюдать дату, указанную в пункте 1.3 настоящего правила. Если принято решение, что суда не могут ее соблюдать, то указанный в этом пункте стандарт начинает действовать 1 января 2025 года.

Правило 15

Летучие органические соединения (ЛОС)

- 1 Если выбросы ЛОС с танкера должны регулироваться в порту или портах либо на терминале или терминалах, находящихся под юрисдикцией Стороны, то они регулируются в соответствии с положениями настоящего правила.
- 2 Сторона, регулирующая танкеры в отношении выбросов ЛОС, направляет Организации уведомление. Это уведомление включает информацию о размерах танкеров, подлежащих контролю, грузах, для которых требуются системы контроля выбросов паров, и дате вступления в силу такого контроля. Уведомление представляется по меньшей мере за шесть месяцев до даты вступления в силу.
- 3 Сторона, назначающая порты или терминалы, в пределах которых выбросы ЛОС с танкеров должны регулироваться, обеспечивает, чтобы в любом назначенном порту или на терминале были предусмотрены и эксплуатировались, безопасно и без необоснованной задержки судна, системы контроля выбросов паров, одобренные этой Стороной с учетом стандартов безопасности для таких систем, разработанных Организацией.
- 4 Организация рассылает перечень портов и терминалов, назначенных Сторонами, другим Сторонам и государствам-членам Организации для их информации.
- 5 Танкер, к которому применяется пункт 1 настоящего правила, обеспечивается системой сбора выбрасываемых паров, одобренной Администрацией с учетом стандартов безопасности для таких систем, разработанных Организацией, и использует эту систему во время погрузки соответствующих грузов. Порт или терминал, где установлены системы контроля выбросов паров в соответствии с настоящим правилом, могут принимать танкеры, которые не оборудованы системами сбора паров, в течение трех лет после даты вступления в силу, указанной в пункте 2 настоящего правила.
- 6 На танкере, перевозящем сырую нефть, имеется и выполняется план управления ЛОС, одобренный Администрацией. Такой план подготавливается с учетом руководства, разработанного Организацией. План является конкретным для каждого судна и по меньшей мере:
 - .1 содержит письменные процедуры по сведению к минимуму выбросов ЛОС во время погрузки, морского рейса и выгрузки груза;
 - .2 учитывает дополнительные ЛОС, образующиеся в результате мойки сырой нефтью;
 - .3 содержит указание на лицо, отвечающее за выполнение плана; и
 - .4 в отношении судов, совершающих международные рейсы, составляется на рабочем языке капитана и лиц командного состава и, если рабочим языком капитана и лиц командного состава не является английский, испанский или французский язык, включает перевод на один из этих языков.
- 7 Настоящее правило применяется также к газовозам только в том случае, если тип грузовой системы и системы емкостей допускает безопасное хранение на судне неметановых ЛОС или их безопасную передачу на берег.

Правило 16

Сжигание на судне

- 1 За исключениями, предусмотренными пунктом 4 настоящего правила, сжигание на судне допускается только в судовом инсинераторе.
- 2 Запрещается сжигание на судне следующих веществ:
 - .1 остатков грузов, подпадающих под действие Приложений I, II и III, или связанных с ними загрязненных упаковочных материалов;
 - .2 полихлорированных бифенилов (ПХБ);
 - .3 мусора, как он определен в Приложении V, содержащего тяжелые металлы в объеме, большем чем микропримеси;
 - .4 очищенных нефтепродуктов, содержащих галогенные соединения;
 - .5 осадков сточных вод и нефтяных остатков, которые не образуются на судне; и
 - .6 остатков из систем очистки отработавших газов.
- 3 Сжигание на судне поливинилхлоридов (ПВХ) запрещается, за исключением сжигания в судовых инсинераторах, в отношении которых выданы свидетельства ИМО об одобрении типа.
- 4 Сжигание на судне осадков сточных вод и нефтяных остатков, образующихся в ходе обычной эксплуатации судна, может также производиться в главной или вспомогательной силовой установке или котлах, но в этом случае оно не должно производиться в пределах портов, гаваней и эстуариев.
- 5 Ничто в настоящем правиле:
 - .1 не затрагивает запрещения или других требований, установленных в Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года с поправками и Протоколе 1996 года к ней, или
 - .2 не препятствует разработке, установке и эксплуатации альтернативных судовых устройств для термической обработки отходов, которые удовлетворяют требованиям настоящего правила или превышают их.
- 6.1 За исключениями, предусмотренными пунктом 6.2 настоящего правила, каждый инсинератор на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты, или инсинератор, установленный на судне 1 января 2000 года или после этой даты, должен удовлетворять требованиям, содержащимся в дополнении IV к настоящему Приложению. Каждый инсинератор, подпадающий под действие этого пункта, одобряется Администрацией с учетом стандартных технических требований к судовым инсинераторам, разработанных Организацией; или

6.2 Администрация может допустить исключение из применения пункта 6.1 настоящего правила для любого инсинератора, установленного на судне до 19 мая 2005 года, при условии что судно совершает рейсы исключительно в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого оно имеет право плавать.

7 Инсинераторы, установленные в соответствии с требованиями пункта 6.1 настоящего правила, снабжаются руководством завода-изготовителя по эксплуатации, которое должно храниться вместе с установкой и в котором определен порядок эксплуатации инсинератора в пределах, указанных в пункте 2 дополнения IV к настоящему Приложению.

8 Персонал, ответственный за эксплуатацию инсинератора, установленного в соответствии с требованиями пункта 6.1 настоящего правила, должен быть подготовлен выполнять инструкции, предусмотренные в руководстве завода-изготовителя по эксплуатации, требуемом пунктом 7 настоящего правила.

9 Для инсинераторов, установленных в соответствии с требованиями пункта 6.1 настоящего правила, должен осуществляться постоянный мониторинг, когда эксплуатируется установка, температуры топочного газа на выходе из камеры сгорания. Если это инсинератор непрерывной подачи, отходы не должны подаваться в установку, когда температура топочного газа на выходе из камеры сгорания ниже 850°C. Если это инсинератор с дозированной загрузкой, установка должна иметь такую конструкцию, чтобы температура топочного газа на выходе из камеры сгорания достигала 600°C в течение пяти минут после пуска и после этого стабилизировалась на отметке не менее 850°C.

Правило 17

Приемные сооружения

1 Каждая Сторона обязуется обеспечивать предоставление сооружений, достаточных для удовлетворения:

- .1 потребностей судов, использующих ее ремонтные порты для приема удаляемых с судов озоноразрушающих веществ и оборудования, содержащего такие вещества;
- .2 потребностей судов, использующих ее порты, терминалы или ремонтные порты для приема остатков очистки отработавших газов из системы очистки отработавших газов,

без необоснованной задержки судов; и

- .3 потребностей в сооружениях, на которых производится разборка судов на слом, для приема удаляемых с судов озоноразрушающих веществ и оборудования, содержащего такие вещества.

2 Если конкретный порт или терминал Стороны, учитывая руководство, которое должно быть разработано Организацией, расположен на удалении от промышленной инфраструктуры, необходимой для обращения с этими веществами, упомянутыми в пункте 1 настоящего правила, и их переработки, либо не имеет такой инфраструктуры и поэтому не может принимать такие вещества, то Сторона информирует Организацию о любом таком

порте или терминале, с тем чтобы эта информация могла быть разослана всем Сторонам и государствам-членам Организации для их информации и любых соответствующих действий. Каждая Сторона, которая предоставила Организации такую информацию, также уведомляет Организацию о ее портах и терминалах, где имеются приемные сооружения для обращения с такими веществами и их переработки.

3 Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения членов Организации о всех случаях отсутствия предусмотренных настоящим правилом сооружений или их предполагаемого несоответствия установленным требованиям.

Правило 18

Наличие и качество жидкого топлива

Наличие жидкого топлива

1 Каждая Сторона принимает все разумные меры для содействия наличию жидкого топлива, соответствующего настоящему Приложению, и информирует Организацию о наличии соответствующего требованиям жидкого топлива в своих портах и на своих терминалах.

2.1 Если Сторона устанавливает, что судно не соответствует стандартам отвечающего требованиям жидкого топлива, изложенным в настоящем Приложении, то компетентный орган Стороны имеет право потребовать, чтобы судно:

- .1 представило сведения о мерах, принятых в попытке обеспечить соответствие; и
- .2 предоставило доказательство того, что оно предприняло попытку приобрести соответствующее требованиям жидкое топливо в соответствии со своим планом рейса и, если оно не было приобретено, где планировалось, что были предприняты попытки выявить альтернативные источники такого жидкого топлива, и что, несмотря на все усилия, направленные на приобретение соответствующего требованиям жидкого топлива, такого жидкого топлива не имелось в наличии для приобретения.

2.2 От судна не должно требоваться отклонения от предполагаемого рейса или необоснованной задержки рейса с целью обеспечения соответствия.

2.3 Если судно предоставляет информацию, изложенную в пункте 2.1 настоящего правила, Сторона учитывает все соответствующие обстоятельства и представленные доказательства для установления соответствующих мер, которые должны быть приняты, включая принятие мер контроля.

2.4 Судно уведомляет свою Администрацию и компетентный орган соответствующего порта назначения о случаях, когда оно не может приобрести соответствующее требованиям жидкое топливо.

2.5 Сторона уведомляет Организацию о случаях представления судном доказательств отсутствия соответствующего требованиям жидкого топлива.

Качество жидкого топлива

3 Жидкое топливо для целей сгорания, поставляемое и используемое на судах, к которым применяется настоящее Приложение, должно удовлетворять следующим требованиям:

- .1 за исключениями, предусмотренными пунктом 3.2 настоящего правила:
 - .1.1 жидкое топливо должно являться смесью углеводородов, полученных в процессе переработки нефти. Это не препятствует добавлению небольших количеств присадок, предназначенных для улучшения некоторых рабочих характеристик;
 - .1.2 жидкое топливо не должно содержать неорганических кислот; и
 - .1.3 жидкое топливо не должно содержать никаких добавок или химических отходов, которые:
 - .1.3.1 угрожают безопасности судов или отрицательно влияют на работу механизмов, или
 - .1.3.2 вредны для персонала, или
 - .1.3.3 в целом способствуют дополнительному загрязнению воздушной среды;
- .2 жидкое топливо для целей сгорания, полученное иными методами, чем переработка нефти, не должно:
 - .2.1 содержать серы в количестве, превышающем применимое количество, установленное в правиле 14 настоящего Приложения;
 - .2.2 приводить к тому, чтобы двигатель превышал применимые пределы выбросов NO_x, установленные в пунктах 3, 4, 5.1.1 и 7.4 правила 13;
 - .2.3 содержать неорганических кислот; или
 - .2.3.1 угрожать безопасности судов или отрицательно влиять на работу механизмов, или
 - .2.3.2 быть вредным для персонала, или
 - .2.3.3 в целом способствовать дополнительному загрязнению воздушной среды.

4 Настоящее правило не применяется к углю в твердом состоянии или ядерному топливу. Пункты 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 и 9.4 настоящего правила не применяются к такому газовому топливу, как сжиженный природный газ, сжатый природный газ или сжиженный нефтяной газ. Поставщик должен документально подтверждать содержание серы в газовом топливе, поставляемом на судно специально для целей сгорания на этом судне.

5 В отношении каждого судна, подпадающего под действие правил 5 и 6 настоящего Приложения, подробные сведения о жидком топливе для целей сгорания, поставленном и используемом на борту, регистрируются посредством накладной на поставку бункерного топлива, которая содержит по меньшей мере информацию, указанную в дополнении V к настоящему Приложению.

6 Накладная на поставку бункерного топлива хранится на судне в таком месте, чтобы она была легкодоступной для проверки в любое разумное время. Она хранится в течение трех лет после поставки жидкого топлива на судно.

7.1 Компетентный орган Стороны может проверять накладные на поставку бункерного топлива на любом судне, к которому применяется настоящее Приложение, когда судно находится в ее порту или у удаленного от берега терминала, может снимать копии с каждой накладной на поставку и может потребовать от капитана или лица, ответственного за судно, заверить, что каждая копия является подлинной копией такой накладной на поставку бункерного топлива. Компетентный орган может также проверить содержание каждой накладной путем консультаций с портом, где была выдана накладная.

7.2 Проверка накладных на поставку бункерного топлива и снятие заверенных копий компетентным органом согласно настоящему пункту осуществляются как можно быстрее, не вызывая необоснованной задержки судна.

8.1 Накладная на поставку бункерного топлива сопровождается типичным образцом поставленного топлива с учетом руководства, разработанного Организацией. Образец должен быть опечатан и подписан представителем поставщика и капитаном или лицом командного состава, ответственным за бункеровку, после завершения бункеровки и храниться под контролем судна до тех пор, пока жидкое топливо не будет в значительной степени израсходовано, но в любом случае в течение не менее 12 месяцев с момента поставки.

8.2 Если Администрация требует анализа типичного образца, то анализ выполняется в соответствии с процедурой проверки, изложенной в дополнении VI, с тем чтобы установить, отвечает ли жидкое топливо требованиям настоящего Приложения.

9 Стороны обязуются обеспечивать, чтобы назначенные ими компетентные власти:

- .1 вели реестр местных поставщиков жидкого топлива;
- .2 требовали от местных поставщиков предоставлять накладную на поставку бункерного топлива и образец, требуемые настоящим правилом, заверенные поставщиком жидкого топлива в том, что жидкое топливо удовлетворяет требованиям правил 14 и 18 настоящего Приложения;
- .3 требовали от местных поставщиков сохранять копию накладной на поставку бункерного топлива в течение по меньшей мере трех лет для инспекции и проверки государством порта, если это будет необходимо;
- .4 принимали соответствующие меры в отношении поставщиков жидкого топлива, которые, как установлено, поставили жидкое топливо, не соответствующее указанному в накладной на поставку бункерного топлива;
- .5 информировали Администрацию о любом судне, принимающем жидкое топливо, которое, как установлено, не соответствует требованиям правил 14 или 18 настоящего Приложения; и
- .6 информировали Организацию для извещения Сторон о всех случаях невыполнения поставщиками жидкого топлива требований, указанных в правилах 14 или 18 настоящего Приложения.

10 В связи с инспекциями государства порта, проводимыми Сторонами, Стороны далее обязуются:

- .1 информировать Сторону или государство, не являющееся Стороной, под юрисдикцией которых была выдана накладная на поставку бункерного топлива, о случаях поставки не соответствующего требованиям жидкого топлива, предоставляя всю соответствующую информацию; и
- .2 обеспечивать принятие надлежащих корректирующих мер для приведения обнаруженного несоответствующего требованиям жидкого топлива в соответствие с такими требованиями.

11 В отношении каждого судна валовой вместимостью 400 и более, совершающего плановые рейсы с частыми и регулярными заходами в порты, Администрация, после заявки и консультаций с затронутыми государствами, может решить, что соответствие пункту 6 настоящего правила может быть задокументировано альтернативным способом, который указывает на подобную достоверность соответствия правилам 14 и 18 настоящего Приложения.

Дополнение I

**Форма Международного свидетельства о предотвращении
загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP)
(Правило 8)**

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ**

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.176(58) в 2008 году, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию правительства:

.....
(полное название страны)

.....
*(полное название компетентного лица или организации,
уполномоченных на основании положений Конвенции)*

Сведения о судне*

Название судна.....

Регистровый номер или позывной сигнал.....

Порт регистрации.....

Валовая вместимость.....

Номер ИМО[†].....

* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

† В соответствии с системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией А.600(15).

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции; и
- 2 что освидетельствованием установлено, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым требованиям Приложения VI к Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее Свидетельство:.....(дд.мм.гггг)

Настоящее Свидетельство действительно до* при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.

Выдано в
(Место выдачи Свидетельства)

(дд.мм.гггг):.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись уполномоченного должностного лица,
выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 5 Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям этого Приложения:

Ежегодное освидетельствование:

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное/промежуточное*
освидетельствование:

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное/промежуточное*
освидетельствование:

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное освидетельствование:

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть.

**Ежегодное/промежуточное освидетельствование
в соответствии с правилом 9.8.3**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 9.8.3 Приложения VI к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям этого Приложения:

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 9.3

Судно отвечает соответствующим положениям Приложения, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.3 Приложения VI к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг):

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила 9.4

Судно отвечает соответствующим положениям Приложения, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.4 Приложения VI к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг):

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 9.5 или 9.6

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.5 или 9.6* Приложения VI к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг):.....

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):.....

(Печать или штамп полномочной организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 9.8

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является (дд.мм.гггг):.....

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):.....

(Печать или штамп полномочной организации)

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является (дд.мм.гггг):.....

Подписано:
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место:

Дата (дд.мм.гггг):.....

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть.

**ДОБАВЛЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ
(СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)**

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ

Примечания:

- | | |
|---|---|
| 1 | Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на судне. |
| 2 | Описание должно быть составлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку. |
| 3 | Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака (x) для ответов «да» и «применяется» или знака (-) для ответов «нет» и «не применяется», в зависимости от случая. |
| 4 | Если не установлено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами – те, которые приняты Международной морской организацией. |

1 Сведения о судне

- 1.1 Название судна.....
- 1.2 Номер ИМО
- 1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки
- 1.4 Длина (L) # метров.....

Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты, которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха и к которым в соответствии с правилом 13.5.2.1 не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.

2 Контроль за выбросами с судов

2.1 *Озоноразрушающие вещества (правило 12)*

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:

Система или оборудование	Расположение на судне	Вещество

2.3 *Оксиды серы (SO_x) и твердые частицы (правило 14)*

2.3.1 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в правиле 14.3, на нем используется:

- .1 жидкое топливо с содержанием серы, не превышающим применимой предельной величины, как документально оформлено накладными на поставку бункерного топлива; или
- .2 эквивалентная мера, одобренная в соответствии с правилом 4.1, указанная в 2.6.....

2.4 *Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)*

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585.

2.4.2.1 Для танкера, перевозящего сырую нефть, имеется одобренный план управления ЛОС

2.4.2.2 Ссылка на одобрение плана управления ЛОС:

2.5 *Сжигание на судне (правило 16)*

На судне имеется инсинератор:

- .1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует резолюции МЕРС.76(40) с поправками
- .2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
 - .2.1 резолюции МЕРС.59(33)
 - .2.2 резолюции МЕРС.76(40)

2.6 *Эквиваленты (правило 4)*

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нем, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

Система или оборудование	Используемый эквивалент	Ссылка на одобрение

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в
(Место выдачи Описания)

(дд.мм.гггг):.....
(Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного
должностного лица, выдавшего Описание)

(Печать или штамп полномочной организации)

Дополнение II

**Испытательные циклы и весовые коэффициенты
(Правило 13)**

Для проверки соответствия судовых дизельных двигателей пределам выбросов NO_x, указанным в правиле 13 настоящего Приложения, применяются следующие испытательные циклы и весовые коэффициенты с использованием методики испытаний и метода расчетов, установленных в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года.

- .1 Для судовых двигателей с постоянной частотой вращения, используемых для главной судовой двигательной установки, включая дизель-электрический привод, применяется испытательный цикл E2;
- .2 для гребных установок с винтом регулируемого шага применяется испытательный цикл E2;
- .3 для главных и вспомогательных двигателей, работающих по винтовой характеристике, применяется испытательный цикл E3;
- .4 для вспомогательных двигателей с постоянной частотой вращения применяется испытательный цикл D2; и
- .5 для вспомогательных двигателей с переменной частотой вращения и переменной нагрузкой, не охваченных выше, применяется испытательный цикл C1.

Испытательный цикл для *главной двигательной установки с постоянной частотой вращения* (включая дизель-электрический привод и все гребные установки с винтом регулируемого шага)

Испытательный цикл типа E2	Частота вращения	100%	100%	100%	100%
	Мощность	100%	75%	50%	25%
	Весовой коэффициент	0,2	0,5	0,15	0,15

Испытательный цикл для *главных и вспомогательных двигателей, работающих по винтовой характеристике*

Испытательный цикл типа E3	Частота вращения	100%	91%	80%	63%
	Мощность	100%	75%	50%	25%
	Весовой коэффициент	0,2	0,5	0,15	0,15

Испытательный цикл для вспомогательного двигателя с постоянной частотой вращения

Испытательный цикл типа D2	Частота вращения	100%	100%	100%	100%	100%
	Мощность	100%	75%	50%	25%	10%
	Весовой коэффициент	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Испытательный цикл для вспомогательного двигателя с переменной частотой вращения и переменной нагрузкой

Испытательный цикл типа C1	Частота вращения	Номинальная				Промежуточная			Холостой ход
	Крутящий момент	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Весовой коэффициент	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

В отношении двигателя, который должен быть сертифицирован в соответствии с пунктом 5.1.1 правила 13, удельный выброс в каждой отдельной точке режима не должен превышать применимой предельной величины выбросов NO_x более чем на 50%, за исключением следующего:

- .1 Точки режима 10% в испытательном цикле D2.
- .2 Точки режима 10% в испытательном цикле C1.
- .3 Точки холостого хода в испытательном цикле C1.

Дополнение III

Критерии и процедуры назначения районов контроля выбросов (Правило 13.6 и правило 14.3)

1 Цели

1.1 Целью настоящего дополнения является установление для Сторон критериев и процедур формулирования и представления предложений о назначении районов контроля выбросов, а также изложение факторов, которые должны учитываться при оценке таких предложений Организацией.

1.2 Выбросы NO_x, SO_x и твердых частиц с морских судов способствуют повышению фоновых концентраций загрязнения воздушной среды в городах и прибрежных районах во всем мире. Отрицательное воздействие на здоровье людей и окружающую среду, связанное с загрязнением воздушной среды, включает преждевременную смертность, сердечно-легочные заболевания, рак легких, хронические респираторные заболевания, подкисление и эвтрофикацию.

1.3 Предложение о принятии Организацией района контроля выбросов рассматривается в том случае, если оно подтверждается доказанной необходимостью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем выбросов NO_x или SO_x и твердых частиц или всех трех типов выбросов (далее именуемых «выбросы») с судов.

2 Процесс назначения районов контроля выбросов

2.1 Предложение о назначении района контроля выбросов NO_x или SO_x и твердых частиц или всех трех типов выбросов может быть представлено Организации только Сторонами. Если две Стороны или более имеют общий интерес в определенном районе, им следует сформулировать согласованное предложение.

2.2 Предложение о назначении определенного района в качестве района контроля выбросов должно представляться Организации в соответствии с правилами и процедурами, установленными Организацией.

3 Критерии назначения района контроля выбросов

3.1 Предложение должно включать:

- .1 четкую делимитацию предлагаемого района применения мер, а также справочную карту, на которой обозначен район;
- .2 тип или типы выбросов, контроль которых предлагается (т.е. NO_x или SO_x и твердые частицы или все три типа выбросов);
- .3 описание населения и экологических районов, находящихся под угрозой воздействия выбросов с судов;
- .4 оценку того, что выбросы с судов, эксплуатируемых в предлагаемом районе применения мер, способствуют повышению фоновых концентраций загрязнения воздушной среды или отрицательному воздействию на окружающую среду. Такая оценка должна включать описание воздействия соответствующих выбросов на здоровье человека и окружающую среду, такого

как отрицательное воздействие на наземные и водные экосистемы, районы природной продуктивности, критические среды обитания, качество воды, здоровье человека, а также районы культурного и научного значения, если это применимо. Должны быть указаны источники соответствующих данных, включая используемые методологии;

- .5 соответствующую информацию о метеорологических условиях в предлагаемом районе применения мер с точки зрения населения и экологических районов, находящихся под угрозой, в частности преобладающих ветрах, либо о топографических, геологических, океанографических, морфологических или других условиях, которые способствуют повышению фоновых концентраций загрязнения воздушной среды или отрицательному воздействию на окружающую среду;
- .6 характер судоходства в предлагаемом районе контроля выбросов, включая структуру и интенсивность такого судоходства;
- .7 описание контрольных мер, принятых и осуществляемых предлагающей Стороной или Сторонами в отношении наземных источников выбросов NO_x , SO_x и твердых частиц, затрагивающих находящиеся под угрозой население и экологические районы, а также мер, которые предлагается принять в отношении положений правил 13 и 14 Приложения VI; и
- .8 относительные расходы на сокращение выбросов с судов по сравнению с принимаемыми мерами контроля на суше, а также экономическое воздействие на суда, осуществляющие международные перевозки.

3.2 Географические границы района контроля выбросов будут основываться на соответствующих критериях, изложенных выше, включая выбросы и осадки с судов, совершающих плавание в предлагаемом районе, структуру и интенсивность судоходства, а также ветровой режим.

4 *Процедуры оценки и принятия Организацией районов контроля выбросов*

4.1 Организация рассматривает каждое предложение, представленное ей Стороной или Сторонами.

4.2 При оценке предложения Организация принимает во внимание критерии, которые должны быть включены в каждое предложение для принятия, как изложено в разделе 3, выше.

4.3 Район контроля выбросов назначается путем внесения в настоящее Приложение поправки, рассмотренной, одобренной и вступившей в силу в соответствии со статьей 16 настоящей Конвенции.

5 *Действие районов контроля выбросов*

5.1 Сторонам, которые имеют суда, совершающие плавание в районе, рекомендуется сообщать Организации о любых вызывающих беспокойство вопросах, связанных с действием района.

Дополнение IV

**Одобрение типа и пределы эксплуатации судовых инсинераторов
(Правило 16)**

1 Судовые инсинераторы, описанные в правиле 16.6.1, должны иметь свидетельство ИМО об одобрении типа для каждого инсинератора. В целях получения такого свидетельства инсинератор должен быть спроектирован и изготовлен по одобренному стандарту, описанному в правиле 16.6.1. Каждая модель должна пройти рабочее испытание для одобрения конкретного типа на заводе или одобренном испытательном стенде и под ответственность Администрации с использованием следующих стандартных спецификаций топлива/отходов при испытании для одобрения типа, с тем чтобы определить, работает ли инсинератор в пределах, установленных в пункте 2 настоящего дополнения:

Нефтяные остатки, состоящие из:	75% остатков тяжелого жидкого топлива (ТЖТ); 5% отработанного смазочного масла; и 20% эмульгированной воды.
------------------------------------	---

Твердые отходы, состоящие из:	50% пищевых отходов; 50% мусора, содержащего приблиз. 30% бумаги, " 40% картона, " 10% ветоши, " 20% пластмассы. Смесь будет иметь до 50% влаги и 7% несгораемых твердых частиц.
----------------------------------	---

2 Инсинераторы, описанные в правиле 16.6.1, должны работать в следующих пределах:

О ₂ в камере сгорания:	6–12%
-----------------------------------	-------

Максимальное среднее содержание СО в топочном газе:	200 мг/МДж
---	------------

Максимальное среднее число сажи:	Бакарак-3 или Рингельман-1 (20% непрозрачности) (более высокое число сажи допустимо только в течение очень коротких промежутков времени, например в течение пуска)
-------------------------------------	--

Несгоревшие компоненты в остатках золы:	максимум 10% по весу
--	----------------------

Диапазон температур топочного газа на выходе из камеры сгорания:	850–1200°C
--	------------

Дополнение V

**Информация, включаемая в накладную на поставку бункерного топлива
(Правило 18.5)**

Название и номер ИМО принимающего судна

Порт

Дата начала поставки

Наименование, адрес и номер телефона поставщика судового жидкого топлива

Наименование(ия) продукта(ов)

Количество в метрических тоннах

Плотность при 15°C, кг/м³*

Содержание серы (% по массе)**

Декларация, подписанная и заверенная представителем поставщика жидкого топлива, о том, что поставленное жидкое топливо соответствует применимому пункту правила 14.1 или 14.4 и правилу 18.3 настоящего Приложения.

* Жидкое топливо должно испытываться в соответствии со стандартом ISO 3675: 1998 или ISO 12185:1996.

** Жидкое топливо должно испытываться в соответствии со стандартом ISO 8754: 2003.

Дополнение VI

Процедура проверки жидкого топлива в отношении образцов жидкого топлива согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (Правило 18.8.2)

Нижеследующая процедура используется для установления, соответствует ли жидкое топливо, поставляемое и используемое на судах, пределам серы, требуемым правилом 14 Приложения VI.

1 *Общие требования*

1.1 Типичный образец жидкого топлива, который требуется пунктом 8.1 правила 18 («образец МАРПОЛ»), используется для проверки содержания серы в жидком топливе, поставленном на судно.

1.2 Администрация через свой компетентный орган управляет процедурой проверки.

1.3 Лаборатории, ответственные за процедуру проверки, изложенную в настоящем дополнении, получают полную аккредитацию* с целью проведения испытаний.

2 *Этап 1 процедуры проверки*

2.1 Образец МАРПОЛ должен быть доставлен компетентным органом в лабораторию.

2.2 Лаборатория:

- .1 регистрирует в протоколе испытаний данные о номере пломбы и ярлыке образца;
- .2 подтверждает, что состояние пломбы образца МАРПОЛ не нарушено; и
- .3 не принимает любой образец МАРПОЛ, у которого повреждена пломба.

2.3 Если пломба образца МАРПОЛ не повреждена, лаборатория осуществляет процедуру проверки и:

- .1 обеспечивает, чтобы образец МАРПОЛ был тщательно гомогенизирован;
- .2 производит выборку двух отдельных образцов из образца МАРПОЛ; и
- .3 повторно опломбировывает образец МАРПОЛ и регистрирует в протоколе испытаний данные о новой пломбе.

* Аккредитация осуществляется в соответствии со стандартом ISO 17025 или эквивалентным стандартом.

2.4 Два отдельных образца должны испытываться последовательно в соответствии с установленным методом испытаний, упомянутым в дополнении V (второе подстрочное примечание). Для целей этой процедуры проверки результаты анализа испытаний обозначаются как «А» и «В»:

- .1 Если результаты «А» и «В» находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то результаты считаются действительными.
- .2 Если результаты «А» и «В» не находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория должна произвести выборку и анализ двух новых отдельных образцов. После выборки новых отдельных образцов склянка с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с пунктом 2.3.3, выше.

2.5 Если результаты испытаний «А» и «В» действительны, то должно быть рассчитано среднее значение этих двух результатов, дающее, таким образом, результат, обозначаемый как «Х»:

- .1 Если результат «Х» соответствует применимому пределу, требуемому Приложением VI, или ниже его, то жидкое топливо считается отвечающим требованиям.
- .2 Если результат «Х» превышает применимый предел, требуемый Приложением VI, то следует выполнить этап 2 процедуры проверки; однако если результат «Х» превышает предел спецификации на $0,59R$ (где R – воспроизводимость метода испытаний), то жидкое топливо считается не соответствующим требованиям и дополнительные испытания не требуются.

3 *Этап 2 процедуры проверки*

3.1 Если в соответствии с пунктом 2.5.2, выше, необходим этап 2 процедуры проверки, компетентный орган направляет образец МАРПОЛ во вторую аккредитованную лабораторию.

3.2 Получив образец МАРПОЛ, лаборатория:

- .1 регистрирует в протоколе испытаний данные о номере пломбы, применяемые в соответствии с 2.3.3, и ярлыке образца;
- .2 производит выборку двух отдельных образцов из образца МАРПОЛ; и
- .3 повторно опломбировывает образец МАРПОЛ и регистрирует в протоколе испытаний данные о новой пломбе.

3.3 Два отдельных образца должны испытываться последовательно в соответствии с методом испытаний, указанным в дополнении V (второе подстрочное примечание). Для целей этой процедуры проверки результаты анализа испытаний обозначаются как «С» и «D»:

- .1 Если результаты «С» и «D» находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то результаты считаются действительными.

- .2 Если результаты «С» и «D» не находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория производит выборку и анализ двух новых отдельных образцов. После выборки новых отдельных образцов склянка с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с пунктом 3.2.3, выше.
- 3.4 Если результаты испытаний «С» и «D» действительны, а результаты «А», «В», «С» и «D» находятся в пределах воспроизводимости (R) метода испытаний, то лаборатория усредняет результаты, которые обозначаются как «Y»:
- .1 Если результат «Y» соответствует применимому пределу, требуемому Приложением VI, или ниже его, то жидкое топливо считается отвечающим требованиям.
 - .2 Если результат «Y» превышает применимый предел, требуемый Приложением VI, то жидкое топливо не отвечает стандартам, требуемым Приложением VI.
- 3.5 Если результаты «А», «В», «С» и «D» не находятся в пределах воспроизводимости (R) метода испытаний, то Администрация может отвергнуть все результаты испытаний и на свое усмотрение повторить весь процесс испытаний.
- 3.6 Результаты, полученные на основании процедуры проверки, являются окончательными.

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Revised MARPOL Annex VI) adopted at the fifty-eighth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 10 October 2008, in accordance with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, and set out in the annex to resolution MEPC.176(58), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe au Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Annexe VI révisée de MARPOL) adoptés par la résolution MEPC.176(58) le 10 octobre 2008 lors de la cinquante-huitième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 ; l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Пересмотренное Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ) одобренных на пятьдесят восьмой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 10 октября 2008 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, и изложенных в приложении к резолюции MEPC.176(58), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

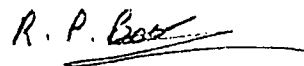
COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Anexo VI revisado del Convenio MARPOL 73/78) adoptadas el 10 de octubre de 2008 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 58º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, mediante la resolución MEPC.176(58), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

11th January, 2010

J/9886 (E/F/R/S)