

# **МАРПОЛ 73/78. Приложение VI (пересмотренное) к Конвенции**

## **"Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов"**

### **Приложение VI (пересмотренное)**

**к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года,  
измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78)**

### **Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов\***

\* Настоящее издание ЗАО ЦНИИМФ Приложения VI к МАРПОЛ "Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов" включает в себя поправки, одобренные сессиями Комитета ИМО по предотвращению загрязнения морской среды в резолюциях МЕРС.190(60), МЕРС.194(61), МЕРС.202(62), МЕРС.203(62), МЕРС.217(63).

## **С О Д Е Р Ж А Н И Е**

### **Приложение**

#### **Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов**

Глава I - Общие положения

Глава II - Освидетельствование, выдача свидетельств и средства контроля

Глава III - Требования в отношении контроля за выбросами с судов

Глава IV - Правила энергоэффективности для судов

Дополнение I - Форма Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP)

Дополнение II - Испытательные циклы и весовые коэффициенты

Дополнение III - Критерии и процедуры назначения районов контроля выбросов

Дополнение IV - Одобрение типа и пределы эксплуатации судовых инсинераторов

Дополнение V - Информация, включаемая в накладную на поставку бункерного топлива

Дополнение VI - Процедура проверки жидкого топлива в отношении образцов жидкого топлива Согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ

Дополнение VII - Районы контроля выбросов

Дополнение VIII - Форма Международного свидетельства об энергоэффективности (Свидетельство IEE)

# ГЛАВА I - 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, 18, 19, 20, 21 и 22 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 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 NOx или SOx 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 NOx* 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 бромхлордифлорметан

галон 1301 бромтрифторметан

галон 2402 1,2-дibrom-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-трифтторэтан

ХФУ-114 1,2-дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан

ХФУ-115 хлорпентафтторэтан

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 нефтесодержащие отходы из сепараторов льяльных вод, оборудования для фильтрации нефти или поддонов.

21 *Танкер* в отношении правила 15 настоящего Приложения означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 Приложения I к настоящей Конвенции, или танкер-химовоз, как он определен в правиле 1 Приложения II к настоящей Конвенции.

Для целей главы 4 настоящего Приложения:

22 *Существующее судно* означает судно, не являющееся новым судном.

23 *Новое судно* означает судно:

- .1 контракт на постройку которого заключен 1 января 2013 года или после этой даты; или
- .2 при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки 1 июля 2013 года или после этой даты; или
- .3 поставка которого осуществляется 1 июля 2015 года или после этой даты.

24 *Значительное переоборудование* означает в отношении главы 4 настоящего Приложения переоборудование судна:

- .1 которое существенно изменяет размерения, грузовместимость или мощность двигателя судна; или
- .2 которое изменяет тип судна; или
- .3 цель которого, по мнению Администрации, заключается в значительном продлении срока службы судна; или
- .4 которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что, если бы оно являлось новым судном, оно подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как к существующему судну; или
- .5 которое существенно изменяет энергоэффективность судна и включает любые модификации, которые могут привести к тому, что оно будет превышать применимый требуемый ККЭЭ, изложенный в правиле 21 настоящего Приложения.

25 *Навалочное судно* означает судно, предназначенное в первую очередь для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы, как оно определено в правиле 1 главы XII Конвенции СОЛАС 1974 года (с поправками), но исключая комбинированные суда.

26 *Газовоз* означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа.

27 *Танкер* в отношении главы 4 настоящего Приложения означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 Приложения I к настоящей Конвенции, или танкер-химовоз, или танкер для ВЖВ, как они определены в правиле 1 Приложения II к настоящей Конвенции.

28 *Контейнеровоз* означает судно, предназначенное исключительно для перевозки контейнеров в трюмах и на палубе.

29 *Судно для перевозки генеральных грузов* означает судно с многопалубным или однопалубным корпусом, предназначенное главным образом для перевозки генерального груза. В настоящее определение не входят специализированные сухогрузные суда, которые не включены в расчеты базовых линий в отношении судов для перевозки генеральных грузов, а именно суда для перевозки скота, баржевозы, суда для перевозки тяжеловесных грузов, суда для перевозки яхт, суда для перевозки ядерного топлива.

30 *Рефрижераторное судно* означает судно, предназначенное исключительно для перевозки рефрижераторных грузов в трюмах.

31 *Комбинированное судно* означает судно, предназначенное для использования 100% дедвейта как жидкими наливными, так и сухими навалочными грузами.

32 *Пассажирское судно* означает судно, которое перевозит более 12 пассажиров.

33 *Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств)* означает многопалубное грузовое судно с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенное для перевозки пустых легковых и грузовых автомобилей.

34 *Грузовое судно ро-ро* означает судно, предназначенное для перевозки грузовых транспортных единиц с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

35 *Пассажирское судно ро-ро* означает пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

36 *Достижимый ККЭЭ* есть величина ККЭЭ, достигнутая отдельным судном в соответствии с правилом 20 настоящего Приложения.

37 *Требуемый ККЭЭ* есть максимальная величина достижимого ККЭЭ, которая допускается правилом 21 главы 4 настоящего Приложения для судов определенного типа и размера.

## **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 NOx 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 II - 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 для обеспечения соблюдения требований главы 3 настоящего Приложения 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 главы 3 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 главы 3 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 главы 3 настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, 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 5 настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, 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 5 настоящего правила, или после ремонта в результате обследований, предписанных в пункте 6 настоящего правила. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материалы и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям главы 3 настоящего Приложения.

2 В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принять надлежащие меры для обеспечения выполнения тех положений главы 3 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<sup>1</sup>;

<sup>1</sup> См. Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, принятое Организацией резолюцией A.739(18), с поправками, которые могут быть внесены Администрацией, и

Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств, принятые Организацией резолюцией А.789(19), с поправками, которые могут быть внесены Администрацией.

- .2 освидетельствование судовых дизельных двигателей и оборудования для соответствия правилу 13 настоящего Приложения проводится в соответствии с пересмотренным Техническим кодексом по NOx 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 Суда, к которым применяется глава 4 настоящего Приложения, также подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям, принимая во внимание руководство, принятое Организацией<sup>2</sup>:

<sup>2</sup> См. Руководство по освидетельствованию и оформлению свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности.

- .1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Международного свидетельства об энергоэффективности. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ судна соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения и что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 22 настоящего Приложения;
- .2 общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, после значительного переоборудования судна, к которому применяется настоящее правило. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ пересчитывается, как это необходимо, и удовлетворяет требованию правила 21 настоящего Приложения, причем понижающий коэффициент применяется к типу и размеру переоборудованного судна на стадии, соответствующей дате заключения контракта или закладки киля, или поставки, установленных для первоначального судна в соответствии с правилом 2.23 настоящего Приложения;
- .3 в случаях, когда значительное переоборудование нового или существующего судна является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, Администрация устанавливает необходимость первоначального освидетельствования в отношении достижимого ККЭЭ. Такое освидетельствование, если его необходимость установлена, проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ вычисляется и удовлетворяет требованию правила 21 настоящего Приложения, причем применимый понижающий коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования. Освидетельствование также проводится, чтобы проверить, что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 22 настоящего Приложения; и
- .4 для существующих судов проверка требования относительно наличия на судне ПУЭС в соответствии с правилом 22 настоящего Приложения проводится во время первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, указанных в пункте 1 настоящего правила, в зависимости от того, какое

освидетельствование проводится первым, 1 января 2013 года или после этой даты.

5 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.

6 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 свидетельств*

#### **«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды»**

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 Приложения VI в силу, для Администрации этого 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,енным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

#### **«Международное свидетельство об энергоэффективности»**

4 Международное свидетельство об энергоэффективности судна выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 5.4 настоящего Приложения любому судну валовой вместимостью 400 и более, до того как судно сможет совершать рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон.

5 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо любой организацией,енным образом ею уполномоченной<sup>3</sup>. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

<sup>3</sup> См. Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, принятное Организацией резолюцией A.739(18), с поправками, которые может внести Организация, и Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств, принятые Организацией резолюцией A.789(19), с поправками, которые может внести Организация.

## **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 или Международное свидетельство об энергоэффективности, а в соответствующих случаях подтверждает или уполномочивает подтвердить эти имеющиеся на судне свидетельства 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 или Международное свидетельство об энергоэффективности не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной.

## Правило 8

### *Форма свидетельств*

#### **«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды»**

1 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 разнотечения предпочтение отдается этому языку.

#### **«Международное свидетельство об энергоэффективности»**

2 Международное свидетельство об энергоэффективности составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении VIII к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей Стороны, то в случае спора или разнотечения предпочтение отдается этому языку.

## Правило 9

### *Срок действия и действительность свидетельств*

#### **«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды»**

- 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 дальний 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, превышающей 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 пунктами 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.

#### **«Международное свидетельство об энергоэффективности»**

10 Международное свидетельство об энергоэффективности действительно в течение срока службы судна с учетом положений пункта 11, ниже.

11 Международное свидетельство об энергоэффективности, выданное на основании настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

- .1 если судно выведено из эксплуатации или если выдано новое Свидетельство после значительного переоборудования судна; или
- .2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям главы 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 отшло 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.

5 В отношении главы 4 настоящего Приложения любая проверка государством порта ограничивается проверкой, если необходимо, того, что на судне имеется действительное Международное свидетельство об энергоэффективности в соответствии со статьей 5 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 настояще 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 III - 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<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> См. дополнение I - добавление к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP), раздел 2.1.

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 (NOx)*

#### 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 NOx, установленную Администрацией.

1.3 Несмотря на положения подпункта 1.1 настоящего пункта, 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 судовой дизельный двигатель, или
- .2 двигатель подвергается любой значительной модификации, как она определена в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 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, 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<sub>2</sub>) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

- .1 17,0 г/кВт<sup>x</sup>ч при n менее 130 об/мин;
- .2 45,0 x n<sup>(-0,2)</sup> г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном или более 130, но менее 2000 об/мин;
- .3 9,8 г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном 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<sub>2</sub>) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

- .1 14,4 г/кВт<sup>x</sup>ч при n менее 130 об/мин;
- .2 44 x n<sup>(-0,23)</sup> г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном или более 130, но менее 2000 об/мин;
- .3 7,7 г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном 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<sub>x</sub>) из двигателя находится в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):
- .1.1 3,4 г/кВт<sup>x</sup>ч при n менее 130 об/мин;
- .1.2 9 x n<sup>(-0,2)</sup> г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном или более 130, но менее 2000 об/мин; и
- .1.3 2,0 г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном или более 2000 об/мин;
- .2 подпадает под стандарты, изложенные в пункте 5.1.1, 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 районами контроля выбросов являются:

- .1 Североамериканский район, который означает район, обозначенный координатами, указанными в дополнении VII к настоящему Приложению;
- .2 район Карибского моря Соединенных Штатов, который означает район, обозначенный

- координатами, указанными в дополнении VII к настоящему Приложению; и
- .3 любой другой 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, 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 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 судового дизельного двигателя выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом цилиндра, составляющим 90 литров или более, установленного 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, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NOx) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

- .1 17,0 г/кВт<sup>x</sup>ч при n менее 130 об/мин;
- .2 45,0 x n<sup>(-0,2)</sup> г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном или более 130, но менее 2000 об/мин; и
- .3 9,8 г/кВт<sup>x</sup>ч при n, равном или более 2000 об/мин.

7.5 Сертификация одобренного средства осуществляется в соответствии с главой 7 пересмотренного Технического кодекса по NOx 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 потребление топлива не более чем на 2,0%, как это измерено в соответствии с надлежащим испытательным циклом, изложенным в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 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 NOx, сокращенного с помощью одобренного средства для достижения стандарта, изложенного в пункте 7.4, и расходов на приобретение и установку такого одобренного средства<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Стоимость одобренного средства не должна превышать 375 единиц специальных прав заимствования на метрическую тонну NOx, рассчитанных по формуле затраты – эффективность, ниже:

$$Ce = \frac{(Стоимость\ одобренного\ средства) \times 10^6}{P(кВт) \times 0,768 \times 6000(\text{часов}/\text{год}) \times 5(\text{лет}) \times \Delta NOx(\text{г}/\text{кВт} \times \text{ч})}$$

## **Сертификация**

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

9 Преследуется цель, чтобы процедуры определения выбросов NOx, изложенные в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 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, изложенные в этом пункте.

## **Правило 14**

### *Окислы серы (SOx) 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 жидким топливом, поставляемом для использования на судах, контролируется с учетом руководства, разработанного Организацией<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> МЕРС.82(43): "Руководство по мониторингу мирового среднего показателя содержания серы в остаточном жидким топливом, поставляемом для использования на судах".

## **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, и район Северного моря, как он определен в правиле 1.14.6 Приложения V;
  - .2 Североамериканский район, обозначенный координатами, указанными в дополнении VII к настоящему Приложению;
  - .3 район Карибского моря Соединенных Штатов, обозначенный координатами, указанными в дополнении VII к настоящему Приложению; и
  - .4 любой другой морской район, включая любой портовый район, 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 жидким топливом, 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; и
- .4 до 1 января 2020 года содержание серы в жидким топливом, упомянутое в пункте 4 настоящего правила, не применяется к судам, эксплуатирующимся в Североамериканском районе или районе Карибского моря Соединенных Штатов, как они определены в пункте 3, построенным 1 августа 2011 года или до этой даты и имеющим главные паровые котлы, которые первоначально не были спроектированы для постоянной работы на судовом дистиллятном топливе или природном газе.

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

6 На судах, использующих иные 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 изменению состава топлива, 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 изменению состава жидкого топлива 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 вступления в силу поправки, согласно которой назначается конкретный район контроля выбросов в соответствии с пунктом 3 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<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> 12-месячный период освобождения от выполнения требований, предусмотренный пунктом 7, будет применяться к Североамериканскому району контроля выбросов до 1 августа 2012 года.

12-месячный период освобождения от выполнения требований, предусмотренный пунктом 7, будет применяться к району контроля выбросов в Карибском море Соединенных Штатов до 1 января 2014 года.

## 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<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Циркуляр MSC/Circ.585 "Стандарты для систем контроля выбросов паров".

- 4 Организация рассыпает 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<sup>8</sup>, 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<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> MSC.30(61): "Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом", глава 5.

## **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<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Свидетельства об одобрении типа, выдаваемые в соответствии с резолюцией МЕРС.59(33) или МЕРС.76(40).

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, 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<sup>11</sup>; или

<sup>11</sup> См. резолюцию МЕРС.76(40): Стандартные технические требования к судовым инсинераторам.

6.2 Администрация может допустить исключение из применения пункта 6.1 для любого инсинератора, который установлен 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.

1bis<sup>12</sup> Развивающиеся страны малых островов могут обеспечить соответствие требованиям параграфа 1 настоящего правила в рамках региональных договоренностей, когда, из-за уникальных обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим способом удовлетворения этим требованиям. Стороны, участвующие в региональном соглашении должны разработать План региональных приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

<sup>12</sup> Вступает в силу 1 августа 2013 года.

Правительство каждой стороны, участвующей в соглашении, должно консультироваться с Организацией, для целей распространения следующей информации сторонам настоящей Конвенции:

- .1 Как План региональных приемных сооружений принимает во внимание Руководство;
  - .2 Особенности определенных региональных центров приема судовых отходов; и
  - .3 Особенности этих портов с ограниченными сооружениями.
- 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, Сторона учитывает все соответствующие обстоятельства и представленные доказательства для установления

соответствующих мер, которые должны быть приняты, включая непринятие 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 подпунктом 3.2:

.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<sub>x</sub>, установленные в пунктах 3, 4, 5.1.1 и 7.4 правила 13;

.2.3 содержать неорганических кислот; или

.2.4.1 угрожать безопасности судов или отрицательно влиять на работу механизмов, или

.2.4.2 быть вредным для персонала, или

.2.4.3 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 жидким 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 Комpetентный 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. Комpetентный 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 образом поставленного топлива с учетом руководства, разработанного Организацией<sup>13</sup>. 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.

<sup>13</sup> См. резолюцию МЕРС.96(47) "Руководство по отбору образцов жидкого топлива для установления соответствия Приложению VI к МАРПОЛ 73/78".

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 частными 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.

## ГЛАВА IV - ПРАВИЛА ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛЯ СУДОВ

### Правило 19

#### *Применение*

- 1 Настоящая глава применяется ко всем судам валовой вместимостью 400 и более.
- 2 Положения настоящей главы не применяются:
  - .1 к судам, совершающим рейсы только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать. Однако каждая Сторона путем принятия надлежащих мер должна обеспечивать, чтобы такие суда строились и действовали в соответствии с требованиями главы 4 настоящего Приложения, насколько это разумно и практически выполнимо.
- 3 Правила 20 и 21 настоящего Приложения не применяются к судам с дизель-электрическими, турбинными или гибридными гребными установками.
- 4 Несмотря на положения пункта 1 настоящего правила, Администрация может освободить судно валовой вместимостью 400 и более от выполнения требования относительно соответствия правилам 20 и 21 настоящего Приложения.
- 5 Положение пункта 4 настоящего правила не применяется к судам валовой вместимостью 400 и более:
  - .1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 года или после этой даты; или
  - .2 при отсутствии контракта на постройку, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или
  - .3 поставка которых осуществляется 1 июля 2019 года или после этой даты; или
  - .4 в случаях значительного переоборудования нового или существующего судна, как оно определено в правиле 2.24 настоящего Приложения, 1 января 2017 года или после этой даты, а также в случаях применения правил 5.4.2 и 5.4.3 главы 2 настоящего Приложения.
- 6 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая допускает применение пункта 4 либо приостанавливает, отменяет применение этого пункта к судну, имеющему право плавать под ее флагом, или отказывает в этом применении, незамедлительно сообщает Организации для рассылки Сторонам настоящего Протокола сведения об этом для их информирования.

### Правило 20

#### *Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (достижимый ККЭЭ)*

- 1 Достижимый ККЭЭ вычисляется:
  - .1 для каждого нового судна;
  - .2 для каждого нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и
  - .3 для каждого нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна,
- подпадающего под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.25-2.35 настоящего Приложения. Достижимый ККЭЭ является конкретным для каждого судна и указывает предполагаемые эксплуатационные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности, а также сопровождается технической документацией по ККЭЭ, в которой содержится информация, необходимая для вычисления достижимого ККЭЭ, и в которой указан процесс вычисления. Достижимый ККЭЭ проверяется на основании технической документации по ККЭЭ либо Администрацией, либо любой организацией<sup>14</sup>, таким образом уполномоченной ею.

<sup>14</sup> См. Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, принятное Организацией резолюцией A.739(18), с поправками, которые может внести Организация, и Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств, принятые Организацией резолюцией A.789(19), с поправками, которые может внести Организация.

2 Достижимый ККЭЭ вычисляется, принимая во внимание руководство<sup>15</sup>, разработанное Организацией.

<sup>15</sup> Руководство по методу вычисления конструктивного коэффициента энергоэффективности для новых судов.

**Правило 21**  
*Требуемый ККЭЭ*

1 Для каждого:

- .1 нового судна;
- .2 нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и
- .3 нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, которое подпадает под одну из категорий, определенных в правилах 2.25-2.31 настоящего Приложения, и к которому применяется настоящая глава, достижимый ККЭЭ должен быть следующим:

$$\begin{aligned} \text{Достижимый ККЭЭ} &\leq \text{требуемый ККЭЭ} = \\ &= (1-X/100) \times \text{величина базовой линии}, \end{aligned}$$

где X - понижающий коэффициент, указанный в таблице 1, для требуемого ККЭЭ по сравнению с базовой линией ККЭЭ.

2 Для каждого нового и существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, достижимый ККЭЭ должен вычисляться и отвечать требованию пункта 21.1, причем применимый понижающий коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования.

**Таблица 1. Понижающие коэффициенты (в процентах)  
для ККЭЭ по отношению к базовой линии ККЭЭ**

Тип судна	Размеры (дедвейт)	Этап 0 1 января 2013 года – 31 декабря 2014 года	Этап 1 1 января 2015 года – 31 декабря 2019 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 декабря 2024 года	Этап 3 1 января 2025 года и далее
Навалочное судно	20 000 т и более	0	10	20	30
	10 000-20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Газовоз	10 000 т и более	0	10	20	30
	2 000-10 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Танкер	20 000 т и более	0	10	20	30
	4 000-20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Контейнеровоз	15 000 т и более	0	10	20	30
	10 000-15 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Суда для перевозки генеральных грузов	15 000 т и более	0	10	15	30
	3 000-15 000 т	не применимо	0-10*	0-15*	0-30*

Рефриже- раторное судно	5 000 т и более	0	10	15	30
	3 000-5 000 т	не применимо	0-10*	0-15*	0-30*
Комбини- рованное судно	20 000 т и более	0	10	20	30
	4 000-2 0000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*

\* Поникающий коэффициент подлежит линейной интерполяции между двумя значениями в зависимости от размеров судов. Нижнее значение поникающего коэффициента должно применяться к судам меньших размеров. «не применимо» означает, что требуемый ККЭ не применяется.

3 Значения базовой линии рассчитываются следующим образом:

$$\text{Значение базовой линии} = a \times b^c,$$

где a, b и c - параметры, приведенные в таблице 2.

**Таблица 2. Параметры для определения базовых линий для судов различных типов**

Тип судна, определенный в правиле 2	a	b	c
2.25 Навалочное судно	961,79	дедвейт судна	0,477
2.26 Газовоз	1120,00	дедвейт судна	0,456
2.27 Танкер	1218,80	дедвейт судна	0,488
2.28 Контейнеровоз	174,22	дедвейт судна	0,201
2.29 Судно для перевозки генеральных грузов	107,48	дедвейт судна	0,216
2.30 Рефрижераторное судно	227,01	дедвейт судна	0,244
2.31 Комбинированное судно	1219,00	дедвейт судна	0,488

4 Если конструкция судна допускает его включение более чем в одно из определений типов судов, указанных в таблице 2, требуемый ККЭ для судна должен быть наиболее жестким (наименьшим) требуемым ККЭ.

5 Для каждого судна, к которому применяется настоящее правило, установленная мощность для сообщения судну движения должна быть не менее мощности для сообщения судну движения, необходимой для поддержания маневренности судна в неблагоприятных условиях, как определено в руководстве, которое будет разработано Организацией.

6 В начале этапа 1 и в середине этапа 2 Организация проводит обзор состояния технологических разработок и, если это окажется необходимым, изменяет периоды времени, параметры базовых линий ККЭ для соответствующих типов судов и степени понижения, изложенные в настоящем правиле.

## **Правило 22**

### *План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС)*

1 На каждом судне должен иметься конкретный для данного судна План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС). Он может являться частью судовой Системы управления безопасностью (СУБ).

2 ПУЭС должен разрабатываться, принимая во внимание руководство, принятое Организацией.

### **Правило 23**

*Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологии,  
относящихся к повышению энергоэффективности судов*

- 1 Администрация, в сотрудничестве с Организацией и другими международными органами, оказывает содействие непосредственно или через Организацию государствам, особенно развивающимся государствам, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, и оказывают им поддержку.
- 2 Администрация Стороны осуществляет активное сотрудничество с другими Сторонами с учетом своих национальных законов, правил и политики для содействия разработке и передаче технологии, а также обмену информацией с государствами, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, в частности развивающимся государствами, в отношении осуществления мер по выполнению требований главы 4 настоящего Приложения, в частности правил 19.4-19.6.

## 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)*

(кем) .....  
*(полное наименование 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 A.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 котором основано настоящее Свидетельство: ..... (дд.мм.гггг)

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

Выдано .....  
*(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:

\* Ненужное зачеркнуть

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)*

**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) .....

\* Ненужное зачеркнуть.

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)*

**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 NOx, 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

- 2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до 1 января 2020 года:

Система или оборудование	Расположение на судне	Вещество

*2.2 Окислы азота (NOx) (правило 13)*

- 2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют применимым пределам, предусмотренным правилом 13, в соответствии с пересмотренным Техническим кодексом по NOx 2008 года:

	Двига- тель #1	Двига- тель #2	Двига- тель #3	Двига- тель #4	Двига- тель #5	Двига- тель #6
<b>Завод-изготовитель и модель</b>						
<b>Серийный номер</b>						
<b>Использование</b>						
<b>Выходная мощность (кВт)</b>						
<b>Номинальная частота вращения (об/мин)</b>						
<b>Дата установки (дд.мм.гггг)</b>						
<b>Дата значительного переоборудования (дд.мм.гггг)</b>	В соответствии с пр.13.2.2					
	В соответствии с пр.13.2.3					
<b>Изъято правилом 13.1.1.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ярус I - пр.13.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ярус II - пр.13.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ярус II - пр.13.2.2 или 13.5.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ярус III - пр.13.5.1.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Одобренное средство имеется</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Одобренное средство коммерчески недоступно</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Одобренное средство установлено</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 2.3 Окислы серы (SOx) и твердые частицы (правило 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанного в правиле 14.3, на нем используются:

- .1 жидкое топливо с содержанием серы, подтвержденным накладной на поставку бункерного топлива, которое не превышает предельной величины:

- 4,50% по массе (не применимо 1 января 2012 года или после этой даты); или .....
- 3,50% по массе (не применимо 1 января 2020 года или после этой даты); или .....
- 0,50% по массе и/или .....

- .2 эквивалентная мера, одобренная в соответствии с правилом 4.1 и указанная в 2.6, которая по меньшей мере настолько же эффективна с точки зрения сокращения выбросов SOx по сравнению с использованием жидкого топлива с предельной величиной содержания серы:

- 4,50% по массе (не применимо 1 января 2012 года или после этой даты); или .....
- 3,50% по массе (не применимо 1 января 2020 года или после этой даты); или .....
- 0,50% по массе .....

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

- .1 жидкое топливо с содержанием серы, подтвержденным накладными на поставку

жидкого топлива, которое не превышает предельной величины:

- 1,00% по массе (не применимо 1 января 2015 года  
или после этой даты); или .....
- 0,50% по массе и/или .....

  

.2 эквивалентная мера, одобренная в соответствии с правилом 4.1 и указанная в 2.6, которая по меньшей мере настолько же эффективна с точки зрения сокращения выбросов SOx по сравнению с использованием жидкого топлива с предельной величиной содержания серы:

- 1,00% по массе (не применимо 1 января 2015 года  
или после этой даты); или .....
- 0,50% по массе .....

  

#### *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 сырью нефть, имеется одобренный план управления ЛОС .....
- 
- 2.4.2.2 Ссылка на одобрение плана управления ЛОС: .....
- 

#### *2.5 Судовой инсинератор (правило 16)*

На судне имеется инсинератор:

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

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 организации)

## ДОПОЛНЕНИЕ II

### **ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ЦИКЛЫ И ВЕСОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ (Правило 13)**

Для проверки соответствия судовых дизельных двигателей пределам выбросов NOx, 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 NOx 2008 года.

- .1 Для судовых двигателей с постоянной частотой вращения, используемых для главной судовой двигательной установки, включая дизель-электрический привод, применяется испытательный цикл Е2;
- .2 для гребных установок с винтом регулируемого шага применяется испытательный цикл Е2;
- .3 для главных и вспомогательных двигателей, работающих по винтовой характеристике, применяется испытательный цикл Е3;
- .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 С1.

*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 Е2	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 Е3	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%
	Мощность	100%	75%	50%	25%
	Весовой коэффициент	0,05	0,25	0,3	0,3

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

Испытательный цикл типа С1	Частота вращения	Номинальная				Промежуточная			Холостой ход	
		Крутящий момент	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	
	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 NOx 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 NOx, SOx 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 NOx или SOx и твердых частиц или всех трех типов выбросов (далее именуемых «выбросы») с судов.

#### 2 ПРОЦЕСС НАЗНАЧЕНИЯ РАЙОНОВ КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ

- 2.1 Предложение о назначении контроля выбросов NOx или SOx 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. NOx или SOx 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 NOx, SOx и твердых частиц, затрагивающих находящиеся под угрозой население и экологические районы, а также мер, которые предлагается принять в соответствии с положениями 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 обеспокоенность 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;  
                              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:

O<sub>2</sub> в камере сгорания:        6 ÷ 12%

Максимальное среднее  
содержание CO 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/м<sup>3</sup> \*

Содержание серы (% по массе)\*\*

---

\* 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.

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

## 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 жидким топливом, 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.

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

#### 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.
- 2.4 Два отдельных образца должны испытываться последовательно в соответствии с установленным методом испытаний, упомянутым в дополнении V. Для целей этой процедуры проверки результаты анализа испытаний обозначаются как «A» и «B»:
  - .1 Если результаты «A» и «B» находятся в пределах повторяемости ( $r$ ) метода испытаний, то результаты считаются действительными.
  - .2 Если результаты «A» и «B» 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 «A» и «B» действительны, то должно быть рассчитано среднее значение этих двух результатов, дающее, таким образом, результат, обозначаемый как «X»:
  - .1 Если результат «X» соответствует применимому пределу, требуемому Приложением VI, или ниже его, то жидкое топливо считается отвечающим требованиям.
  - .2 Если результат «X» превышает применимый предел, требуемый Приложением VI, то следует выполнить этап 2 процедуры проверки; однако если результат «X» 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. Для целей этой процедуры проверки результаты анализа испытаний обозначаются как «C» и «D»:

- .1 Если результаты «C» и «D» находятся в пределах повторяемости ( $\tau$ ) метода испытаний, то результаты считаются действительными.
- .2 Если результаты «C» и «D» не находятся в пределах повторяемости ( $\tau$ ) 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.

3.4 Если результаты испытаний «C» и «D» действительны, а результаты «A», «B», «C» 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 «A», «B», «C» 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.

## ДОПОЛНЕНИЕ VII

### РАЙОНЫ КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ (правило 13.6 и правило 14.3)

- .1 В настоящем дополнении указаны границы районов контроля выбросов, назначенных согласно правилам 13.6 и 14.3, за исключением районов Балтийского моря и Северного моря.
- .2 Североамериканский район включает:
  1. морской район, расположенный у тихоокеанского побережья Соединенных Штатов и Канады, ограниченный геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
1	32°32'10" N	117°06'11" W
2	32°32'04" N	117°07'29" W
3	32°31'39" N	117°14'20" W
4	32°33'13" N	117°15'50" W
5	32°34'21" N	117°22'01" W
6	32°35'23" N	117°27'53" W
7	32°37'38" N	117°49'34" W
8	31°07'59" N	118°36'21" W
9	30°33'25" N	121°47'29" W
10	31°46'11" N	123°17'22" W
11	32°21'58" N	123°50'44" W
12	32°56'39" N	124°11'47" W
13	33°40'12" N	124°27'15" W
14	34°31'28" N	125°16'52" W
15	35°14'38" N	125°43'23" W
16	35°43'60" N	126°18'53" W
17	36°16'25" N	126°45'30" W
18	37°01'35" N	127°07'18" W
19	37°45'39" N	127°38'02" W
20	38°25'08" N	127°52'60" W
21	39°25'05" N	128°31'23" W
22	40°18'47" N	128°45'46" W
23	41°13'39" N	128°40'22" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
24	42°12'49" N	129°00'38" W
25	42°47'34" N	129°05'42" W
26	43°26'22" N	129°01'26" W
27	44°24'43" N	128°41'23" W
28	45°30'43" N	128°40'02" W
29	46°11'01" N	128°49'01" W
30	46°33'55" N	129°04'29" W
31	47°39'55" N	131°15'41" W
32	48°32'32" N	132°41'00" W
33	48°57'47" N	133°14'47" W
34	49°22'39" N	134°15'51" W
35	50°01'52" N	135°19'01" W
36	51°03'18" N	136°45'45" W
37	51°54'04" N	137°41'54" W
38	52°45'12" N	138°20'14" W
39	53°29'20" N	138°40'36" W
40	53°40'39" N	138°48'53" W
41	54°13'45" N	139°32'38" W
42	54°39'25" N	139°56'19" W
43	55°20'18" N	140°55'45" W
44	56°07'12" N	141°36'18" W
45	56°28'32" N	142°17'19" W
46	56°37'19" N	142°48'57" W
47	58°51'04" N	153°15'03" W

- .2 морские районы, расположенные у атлантического побережья Соединенных Штатов, Канады и Франции (Сен-Пьер и Микелон), а также у побережья Мексиканского залива Соединенных Штатов, ограниченные геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
1	60°00'00" N	64°09'36" W
2	60°00'00" N	56°43'00" W
3	58°54'01" N	55°38'05" W
4	57°50'52" N	55°03'47" W
5	57°35'13" N	54°00'59" W
6	57°14'20" N	53°07'58" W
7	56°48'09" N	52°23'29" W
8	56°18'13" N	51°49'42" W
9	54°23'21" N	50°17'44" W
10	53°44'54" N	50°07'17" W
11	53°04'59" N	50°10'05" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
12	52°20'06" N	49°57'09" W
13	51°34'20" N	48°52'45" W
14	50°40'15" N	48°16'04" W
15	50°02'28" N	48°07'03" W
16	49°24'03" N	48°09'35" W
17	48°39'22" N	47°55'17" W
18	47°24'25" N	47°46'56" W
19	46°35'12" N	48°00'54" W
20	45°19'45" N	48°43'28" W
21	44°43'38" N	49°16'50" W
22	44°16'38" N	49°51'23" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
23	43°53'15" N	50°34'01" W
24	43°36'06" N	51°20'41" W
25	43°23'59" N	52°17'22" W
26	43°19'50" N	53°20'13" W
27	43°21'14" N	54°09'20" W
28	43°29'41" N	55°07'41" W
29	42°40'12" N	55°31'44" W
30	41°58'19" N	56°09'34" W
31	41°20'21" N	57°05'13" W
32	40°55'34" N	58°02'55" W
33	40°41'38" N	59°05'18" W
34	40°38'33" N	60°12'20" W
35	40°45'46" N	61°14'03" W
36	41°04'52" N	62°17'49" W
37	40°36'55" N	63°10'49" W
38	40°17'32" N	64°08'37" W
39	40°07'46" N	64°59'31" W
40	40°05'44" N	65°53'07" W
41	39°58'05" N	65°59'51" W
42	39°28'24" N	66°21'14" W
43	39°01'54" N	66°48'33" W
44	38°39'16" N	67°20'59" W
45	38°19'20" N	68°02'01" W
46	38°05'29" N	68°46'55" W
47	37°58'14" N	69°34'07" W
48	37°57'47" N	70°24'09" W
49	37°52'46" N	70°37'50" W
50	37°18'37" N	71°08'33" W
51	36°32'25" N	71°33'59" W
52	35°34'58" N	71°26'02" W
53	34°33'10" N	71°37'04" W
54	33°54'49" N	71°52'35" W
55	33°19'23" N	72°17'12" W
56	32°45'31" N	72°54'05" W
57	31°55'13" N	74°12'02" W
58	31°27'14" N	75°15'20" W
59	31°03'16" N	75°51'18" W
60	30°45'42" N	76°31'38" W
61	30°12'48" N	77°18'29" W
62	29°25'17" N	76°56'42" W
63	28°36'59" N	76°47'60" W
64	28°17'13" N	76°40'10" W
65	28°17'12" N	79°11'23" W
66	27°52'56" N	79°28'35" W
67	27°26'01" N	79°31'38" W
68	27°16'13" N	79°34'18" W
69	27°11'54" N	79°34'56" W
70	27°05'59" N	79°35'19" W
71	27°00'28" N	79°35'17" W
72	26°55'16" N	79°34'39" W
73	26°53'58" N	79°34'27" W
74	26°45'46" N	79°32'41" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
75	26°44'30" N	79°32'23" W
76	26°43'40" N	79°32'20" W
77	26°41'12" N	79°32'01" W
78	26°38'13" N	79°31'32" W
79	26°36'30" N	79°31'06" W
80	26°35'21" N	79°30'50" W
81	26°34'51" N	79°30'46" W
82	26°34'11" N	79°30'38" W
83	26°31'12" N	79°30'15" W
84	26°29'05" N	79°29'53" W
85	26°25'31" N	79°29'58" W
86	26°23'29" N	79°29'55" W
87	26°23'21" N	79°29'54" W
88	26°18'57" N	79°31'55" W
89	26°15'26" N	79°33'17" W
90	26°15'13" N	79°33'23" W
91	26°08'09" N	79°35'53" W
92	26°07'47" N	79°36'09" W
93	26°06'59" N	79°36'35" W
94	26°02'52" N	79°38'22" W
95	25°59'30" N	79°40'03" W
96	25°59'16" N	79°40'08" W
97	25°57'48" N	79°40'38" W
98	25°56'18" N	79°41'06" W
99	25°54'04" N	79°41'38" W
100	25°53'24" N	79°41'46" W
101	25°51'54" N	79°41'59" W
102	25°49'33" N	79°42'16" W
103	25°48'24" N	79°42'23" W
104	25°48'20" N	79°42'24" W
105	25°46'26" N	79°42'44" W
106	25°46'16" N	79°42'45" W
107	25°43'40" N	79°42'59" W
108	25°42'31" N	79°42'48" W
109	25°40'37" N	79°42'27" W
110	25°37'24" N	79°42'27" W
111	25°37'08" N	79°42'27" W
112	25°31'03" N	79°42'12" W
113	25°27'59" N	79°42'11" W
114	25°24'04" N	79°42'12" W
115	25°22'21" N	79°42'20" W
116	25°21'29" N	79°42'08" W
117	25°16'52" N	79°41'24" W
118	25°15'57" N	79°41'31" W
119	25°10'39" N	79°41'31" W
120	25°09'51" N	79°41'36" W
121	25°09'03" N	79°41'45" W
122	25°03'55" N	79°42'29" W
123	25°02'60" N	79°42'56" W
124	25°00'30" N	79°44'05" W
125	24°59'03" N	79°44'48" W
126	24°55'28" N	79°45'57" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
127	24°44'18" N	79°49'24" W
128	24°43'04" N	79°49'38" W
129	24°42'36" N	79°50'50" W
130	24°41'47" N	79°52'57" W
131	24°38'32" N	79°59'58" W
132	24°36'27" N	80°03'51" W
133	24°33'18" N	80°12'43" W
134	24°33'05" N	80°13'21" W
135	24°32'13" N	80°15'16" W
136	24°31'27" N	80°16'55" W
137	24°30'57" N	80°17'47" W
138	24°30'14" N	80°19'21" W
139	24°30'06" N	80°19'44" W
140	24°29'38" N	80°21'05" W
141	24°28'18" N	80°24'35" W
142	24°28'06" N	80°25'10" W
143	24°27'23" N	80°27'20" W
144	24°26'30" N	80°29'30" W
145	24°25'07" N	80°32'22" W
146	24°23'30" N	80°36'09" W
147	24°22'33" N	80°38'56" W
148	24°22'07" N	80°39'51" W
149	24°19'31" N	80°45'21" W
150	24°19'16" N	80°45'47" W
151	24°18'38" N	80°46'49" W
152	24°18'35" N	80°46'54" W
153	24°09'51" N	80°59'47" W
154	24°09'48" N	80°59'51" W
155	24°08'58" N	81°01'07" W
156	24°08'30" N	81°01'51" W
157	24°08'26" N	81°01'57" W
158	24°07'28" N	81°03'06" W
159	24°02'20" N	81°09'05" W
160	23°59'60" N	81°11'16" W
161	23°55'32" N	81°12'55" W
162	23°53'52" N	81°19'43" W
163	23°50'52" N	81°29'59" W
164	23°50'02" N	81°39'59" W
165	23°49'05" N	81°49'59" W
166	23°49'05" N	82°00'11" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
167	23°49'42" N	82°09' 59" W
168	23°51'14" N	82°24' 59" W
169	23°51'14" N	82°39' 59" W
170	23°49'42" N	82°48' 53" W
171	23°49'32" N	82°51' 11" W
172	23°49'24" N	82°59' 59" W
173	23°49'52" N	83°14' 59" W
174	23°51'22" N	83°25' 49" W
175	23°52'27" N	83°33' 01" W
176	23°54'04" N	83°41' 35" W
177	23°55'47" N	83°48' 11" W
178	23°58'38" N	83°59' 59" W
179	24°09'37" N	84°29' 27" W
180	24°13'20" N	84°38' 39" W
181	24°16'41" N	84°46' 07" W
182	24°23'30" N	84°59' 59" W
183	24°26'37" N	85°06' 19" W
184	24°38'57" N	85°31' 54" W
185	24°44'17" N	85°43' 11" W
186	24°53'57" N	85°59' 59" W
187	25°10'44" N	86°30' 07" W
188	25°43'15" N	86°2 Г14" W
189	26°13'13" N	86°06' 45" W
190	26°27'22" N	86°13' 15" W
191	26°33'46" N	86°37' 07" W
192	26°01'24" N	87°29' 35" W
193	25°42'25" N	88°33' 00" W
194	25°46'54" N	90°29' 41" W
195	25°44'39" N	90°47' 05" W
196	25°51'43" N	91°52' 50" W
197	26°17'44" N	93°03' 59" W
198	25°59'55" N	93°33' 52" W
199	26°00'32" N	95°39' 27" W
200	26°00'33" N	96°48' 30" W
201	25°58'32" N	96°55' 28" W
202	25°58'15" N	96°58' 41" W
203	25°57'58" N	97°01' 54" W
204	25°57'41" N	97°05' 08" W
205	25°57'24" N	97°08' 21" W
206	25°57'24" N	97°08' 47" W

.3 морской район, расположенный у побережий Гавайских островов – Гавайи, Мауи, Оаху, Молокай, Ниихая, Кауаи, Ланаи и Кахоолаве, ограниченный геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
1	22°32'54" N	153°00'33" W
2	23°06'05" N	153°28'36" W
3	23°32'11" N	154°02'12" W
4	23°51'47" N	154°36'48" W
5	24°21'49" N	155°51'13" W
6	24°41'47" N	156°27'27" W
7	24°57'33" N	157°22'17" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
8	25°13'41" N	157°54'13" W
9	25°25'31" N	158°30'36" W
10	25°31'19" N	159°09'47" W
11	25°30'31" N	159°54'21" W
12	25°21'53" N	160°39'53" W
13	25°00'06" N	161°38'33" W
14	24°40'49" N	162°13'13" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
15	24°15'53" N	162°43'08" W
16	23°40'50" N	163°13'00" W
17	23°03'20" N	163°32'58" W
18	22°20'09" N	163°44'41" W
19	21°36'45" N	163°46'03" W
20	20°55'26" N	163°37'44" W
21	20°13'34" N	163°19'13" W
22	19°39'03" N	162°53'48" W
23	19°09'43" N	162°20'35" W
24	18°39'16" N	161°19'14" W
25	18°30'31" N	160°38'30" W
26	18°29'31" N	159°56'17" W
27	18°10'41" N	159°14'08" W
28	17°31'17" N	158°56'55" W
29	16°54'06" N	158°30'29" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
30	16°25'49" N	157°59'25" W
31	15°59'57" N	157°17'35" W
32	15°40'37" N	156°21'06" W
33	15°37'36" N	155°22'16" W
34	15°43'46" N	154°46'37" W
35	15°55'32" N	154°13'05" W
36	16°46'27" N	152°49'11" W
37	17°33'42" N	152°00'32" W
38	18°30'16" N	151°30'24" W
39	19°02'47" N	151°22'17" W
40	19°34'46" N	151°19'47" W
41	20°07'42" N	151°22'58" W
42	20°38'43" N	151°31'36" W
43	21°29'09" N	151°59'50" W
44	22°06'58" N	152°31'25" W
45	22°32'54" N	153°00'33" W

.3 район Карибского моря Соединенных Штатов включает:

.1 морской район, расположенный у атлантического и Карибского побережий Содружества Пуэрто-Рико и Виргинских островов Соединенных Штатов, ограниченный геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
1	17°18'37" N	67°32'14" W
2	19°11'14" N	67°26'45" W
3	19°30'28" N	65°16'48" W
4	19°12'25" N	65°06'08" W
5	18°45'13" N	65°00'22" W
6	18°41'14" N	64°59'33" W
7	18°29'22" N	64°53'51" W
8	18°27'35" N	64°53'22" W
9	18°25'21" N	64°52'39" W
10	18°24'30" N	64°52'19" W
11	18°23'51" N	64°51'50" W
12	18°23'42" N	64°51'23" W
13	18°23'36" N	64°50'17" W
14	18°23'48" N	64°49'41" W
15	18°24'11 N	64°49'00" W
16	18°24'28" N	64°47'57" W
17	18°24'18" N	64°47'01" W
18	18°23'13" N	64°46'37" W
19	18°22'37" N	64°45'20" W
20	18°22'39" N	64°44'42" W
21	18°22'42" N	64°44'36" W
22	18°22'37" N	64°44'24" W
23	18°22'39" N	64°43'42" W
24	18°22'30" N	64°43'36" W
25	18°22'25" N	64°42'58" W
26	18°22'26" N	64°42'28" W
27	18°22'15" N	64°42'03" W

ТОЧКА	ШИРОТА	ДОЛГОТА
28	18°22'22" N	64°38'23" W
29	18°21'57" N	64°40'60" W
30	18°21'51" N	64°40'15" W
31	18°21'22" N	64°38'16" W
32	18°20'39" N	64°38'33" W
33	18°19'15" N	64°38'14" W
34	18°19'07" N	64°38'16" W
35	18°17'23" N	64°39'38" W
36	18°16'43" N	64°39'41" W
37	18°11'33" N	64°38'58" W
38	18°03'02" N	64°38'03" W
39	18°02'56" N	64°29'35" W
40	18°02'51" N	64°27'02" W
41	18°02'30" N	64°21'08" W
42	18°02'31" N	64°20'08" W
43	18°02'03" N	64°15'57" W
44	18°00'12" N	64°02'29" W
45	17°59'58" N	64°01'04" W
46	17°58'47" N	63°57'01" W
47	17°57'51" N	63°53'54" W
48	17°56'38" N	63°53'21" W
49	17°39'40" N	63°54'53" W
50	17°37'08" N	63°55'10" W
51	17°30'21" N	63°55'56" W
52	17°11'36" N	63°57'57" W
53	17°04'60" N	63°58'41" W
54	16°59'49" N	63°59'48" W
55	17°18'37" N	67°32'14" W

ДОПОЛНЕНИЕ VIII  
**Форма Международного свидетельства об энергоэффективности  
(Свидетельство IEE)**

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ**

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.203(62), 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 Стороны)

.....  
(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 5.4  
Приложения VI к Конвенции; и
- 2 что освидетельствованием установлено, что судно отвечает применимым требованиям правила 20, правила 21 и правила 22.

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

Выдано в .....  
(Место выдачи Свидетельства)

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

(Печать или штамп полномочной организации)

# ДОБАВЛЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ (Свидетельство IEE)

## ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ, ОТНОСЯЩЕЙСЯ К ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

### Примечания:

- 1 Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IEE. Свидетельство IEE 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 Стороны, то в случае спора или разнотечения 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 заключения контракта на постройку .....  
1.4 Валовая вместимость .....  
1.5 Дедвейт .....  
1.6 Тип судна\* .....

\* Указать тип судна в соответствии с определениями, установленными в правиле 2. Суда, относящиеся к более чем одному типу судов, определенных в правиле 2, следует рассматривать как относящимися к типу судна, характеризующемуся наиболее жестким (наименьшим) требуемым ККЭЭ. Если судно не относится к типам судов, определенным в правиле 2, произвести запись «Судно, не относящееся к любому типу судов, определенных в правиле 2».

### 2 Гребная установка

- 2.1 Дизельная установка .....   
2.2 Дизель-электрическая установка .....   
2.3 Турбинная установка .....   
2.4 Гибридная установка .....   
2.5 Гребная установка, не являющаяся  
какой-либо из вышеперечисленных .....

### 3 Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ)

- 3.1 Достижимый ККЭЭ в соответствии с правилом 20.1 вычисляется на основании информации, содержащейся в технической документации по ККЭЭ, в которой также указан процесс вычисления достижимого ККЭЭ .....   
Достижимый ККЭЭ: ..... граммов CO<sub>2</sub> на тонно-миллю
- 3.2 Достижимый ККЭЭ не вычисляется, поскольку:
- 3.2.1 судно освобождено от выполнения требований согласно правилу 20.1, так как оно не является новым судном, как оно определено в правиле 2.23 .....   
3.2.2 тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3 .....   
3.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 20 в соответствии с правилом 19.4 .....   
3.2.4 тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 20.1 .....

#### **4 Требуемый ККЭЭ**

- 4.1 Требуемый ККЭЭ: ..... граммов СО<sub>2</sub> на тонно-милю
- 4.2 Требуемый ККЭЭ не применяется, поскольку:  
4.2.1 судно освобождено от выполнения требований согласно правилу 21.1, так как оно не является новым судном, как оно определено в правиле 2.23 .....   
4.2.2 тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3 .....   
4.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 21 в соответствии с правилом 19.4 .....   
4.2.4 тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 21.1 .....   
4.2.5 грузовместимость судна ниже минимального предела грузовместимости, указанного в таблице 1 правила 21.2 .....

#### **5 План управления энергоэффективностью судна**

- 5.1 Судно снабжено Планом управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) в соответствии с правилом 22 .....

#### **6 Техническая документация по ККЭЭ**

- 6.1 Свидетельство IEE сопровождается технической документацией по ККЭЭ в соответствии с правилом 20.1 .....   
6.2 Идентификационный/проверочный номер технической документации по ККЭЭ .....   
6.3 Дата проверки технической документации по ККЭЭ .....

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 организации)*