

تعديلات عام 2021 على بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية
لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ،
في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

المرفق VI المنقح لعام 2021 لاتفاقية ماربول

القرار (MEPC.328(76))

《经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》
的 1997 年议定书附则的 2021 年修正案

2021 年经修订的《防污公约》附则 VI

(第 MEPC.328(76)号决议)

2021 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973,
AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

2021 Revised MARPOL Annex VI

(Resolution MEPC.328(76))

AMENDEMENTS DE 2021 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES,
TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

Annexe VI révisée de MARPOL de 2021

(Résolution MEPC.328(76))

ПОПРАВКИ 2021 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1997 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ

Пересмотренное Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ 2021 года

(Резолюция MEPC.328(76))

ENMIENDAS DE 2021 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR
LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

Anexo VI revisado de 2021 del Convenio MARPOL

(Resolución MEPC.328(76))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.328(76)

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

Пересмотренное Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ 2021 года

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной протоколами 1978 года и 1997 года к ней (Конвенция МАРПОЛ), которая устанавливает процедуру внесения поправок и возлагает на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения поправок к ней для принятия Сторонами,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Комитет на своей семьдесят второй сессии принял резолюцию МЕРС.304(72) о *Первоначальной стратегии ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов*,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят шестой сессии предложенные поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, касающиеся обязательных технических и эксплуатационных мер по снижению углеродоемкости международного судоходства, основанных на целевых показателях, и освобождения безэкипажных несамоходных барж (барж БНС) от определенных требований к освидетельствованиям и свидетельствам, которые были разосланы в соответствии со статьей 16 2) а) Конвенции МАРПОЛ,

РАССМОТРЕВ ТАКЖЕ на своей семьдесят шестой сессии всеобъемлющую оценку воздействия предлагаемых поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ на государства, в том числе развивающиеся, с особым вниманием к наименее развитым странам (НРС) и малым островным развивающимся государствам (МОСРГ),

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции МАРПОЛ поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, текст которых приведен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции МАРПОЛ, что поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ считаются принятыми 1 мая 2022 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции МАРПОЛ поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ вступают в силу 1 ноября 2022 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4 ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ Сторонам рассмотреть вопрос о разработке кодекса по углеродоемкости и приступить к этой работе в возможно короткий срок;

5 ПРЕДЛАГАЕТ Организации, принимая во внимание положения об обзоре, предусмотренные правилами 25.3 и 28.11 поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, приступить к проведению соответствующих обзоров в возможно короткий срок;

6 ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ Организации держать в поле зрения вопрос о воздействии вышеуказанных поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ на государства, с особым вниманием к потребностям развивающихся стран, особенно НРС и МОСРГ, с тем чтобы в них можно было внести любые необходимые коррективы;

7 ПОСТАНОВЛЯЕТ провести анализ опыта, накопленного в ходе всеобъемлющей оценки воздействия поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, с целью совершенствования процедуры проведения оценок воздействия в будущем с учетом циркуляра *Procedure for assessing impacts on States of candidate measures* (MEPC.1/Circ.885) и технического задания на проведение оценки воздействия краткосрочной меры;

8 ПРИЗЫВАЕТ Стороны рассмотреть возможность скорейшего применения вышеуказанных поправок.

9 ПРОСИТ Генерального секретаря, для целей статьи 16 2) е) Конвенции МАРПОЛ, направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, содержащегося в приложении, всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ;

10 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ С СУДОВ

Глава 1 – Общие положения

Правило 1

Применение

Положения настоящего Приложения применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное.

Правило 2

Определения

- 1 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 приняты и вступили 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 *Проверка* означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.
 - .5 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.
 - .6 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.
 - .7 *Вспомогательное устройство управления* означает систему, функциональный элемент или средство управления, 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, либо предназначенные для облегчения пуска двигателя. Вспомогательное устройство управления может быть также средством или приспособлением, в отношении которого было убедительно продемонстрировано, что оно не является блокирующим устройством.

- .8 *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).
- .9 *Постоянная подача* определяется как процесс, в ходе которого 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 °С до 1200 °С.
- .10 *Блокирующее устройство* означает устройство, которое измеряет или регистрирует эксплуатационные параметры (например, частота вращения двигателя, температура, давление на впуске или любой другой параметр) либо реагирует на них с целью включения, регулирования, задержки срабатывания или отключения любого компонента или функции системы контроля выбросов с целью снижения эффективности системы контроля выбросов в условиях, возникающих в ходе обычной эксплуатации, за исключением тех случаев, когда использование такого устройства прямо оговорено в применяемой методике сертификационных испытаний на выбросы.
- .11 *Электронный журнал операций* означает устройство или систему, одобренные Администрацией и используемые для электронной регистрации требуемых сведений о сбросах, перекачках и других операциях, как это предусмотрено настоящим Приложением, вместо журнала операций на бумажном носителе.
- .12 *Выброс* означает любой выпуск с судов в атмосферу или в море веществ, подлежащих контролю на основании настоящего Приложения.
- .13 *Район контроля выбросов* означает район, в котором требуется принятие специальных обязательных мер в отношении выбросов с судов с целью предотвращения, сокращения и контроля загрязнения воздушной среды NO_x, SO_x или твердыми частицами, либо всеми этими тремя видами загрязнителей и сопутствующего им отрицательного воздействия на здоровье человека и окружающую среду. Районы контроля выбросов включают районы, указанные в правилах 13 и 14 настоящего Приложения или назначенные в соответствии с ними.
- .14 *Судовое топливо* означает любое топливо, поставляемое на судно и предназначенное для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна, включая газовое, дистиллятное и остаточное топливо.
- .15 *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 другой конвенции, которой она будет впоследствии заменена.

- .16 *Образец используемого топлива* означает образец судового топлива, используемого на судне.
- .17 *Установки* в отношении правила 12 настоящего Приложения означают установленные на судне системы, оборудование, включая переносные огнетушители, а также изоляционные или иные материалы; данное понятие не включает ремонт или перезарядку ранее установленных систем, оборудования, изоляционных и иных материалов либо перезарядку переносных огнетушителей.
- .18 *Установленный* применительно к судовому дизельному двигателю означает двигатель, который установлен или предназначен для установки на судне, включая переносной вспомогательный судовой дизельный двигатель, но только в том случае, если его системы заправки топливом, охлаждения или выпуска отработавших газов являются неотъемлемой частью судна. Система заправки топливом считается неотъемлемой частью судна только в том случае, если она установлена на судне стационарно. Настоящее определение включает судовые дизельные двигатели, которые используются для приращения или увеличения установленной мощности судна и по своему назначению являются неотъемлемой частью судна.
- .19 *Нерациональное средство контроля выбросов* означает любое средство или меру, которые при эксплуатации судна в обычных условиях снижают эффективность системы контроля выбросов до уровня ниже ожидаемого согласно применимой методике испытаний на выбросы.
- .20 *Топливо с низкой температурой вспышки* означает газообразное или жидкое судовое топливо с температурой вспышки ниже той, которая соответственно обстоятельствам разрешена пунктом 2.1.1 правила 4 главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками.
- .21 *Судовой дизельный двигатель* означает любой поршневой двигатель внутреннего сгорания, который работает на жидком или двойном топливе и к которому применяется правило 13 настоящего Приложения, включая бустерные/компаундные системы, если таковые применяются. Кроме того, работающий на газовом топливе двигатель, который установлен на судне, находившемся на этапе постройки 1 марта 2016 года или после этой даты, или работающий на газовом топливе дополнительный или неидентичный заменяющий двигатель, установленный в указанную дату или после нее, также считается судовым дизельным двигателем.
- .22 *Образец поставленного топлива, предусмотренный Конвенцией МАРПОЛ* означает образец поставленного судового топлива, предоставляемый в соответствии с правилом 18.8.1 настоящего Приложения.
- .23 *Технический кодекс по NO_x* означает Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей, одобренный резолюцией 2 Конференции МАРПОЛ 1997 года, с поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки приняты и вступили в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции.

- .24 *Образец находящегося на борту топлива* означает образец судового топлива, предназначенного для использования на судне или перевозимого для использования на борту этого судна.
- .25 *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 действуют на момент применения или толкования настоящего Приложения.

Озоноразрушающие вещества, которые могут быть обнаружены на судне, включают среди прочего:

Галон 1211	бромхлордифлорметан
Галон 1301	бромтрифторметан
Галон 2402	1,2-дибром-1,1,2,2-тетрафторэтан (также известен как галон 114В2)
ХФУ-11	трихлорфторметан
ХФУ-12	дихлордифторметан
ХФУ-113	1,1,2-трихлор-1,2,2-трифторэтан
ХФУ-114	1,2-дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан
ХФУ-115	хлорпентафторэтан

- .26 *Сжигание на судне* означает сжигание отходов или других материалов на судне, если такие отходы или другие материалы образовались в ходе обычной эксплуатации этого судна.
- .27 *Судовой инсинератор* означает судовую установку, предназначенную главным образом для целей сжигания.
- .28 *Суда, находящиеся на этапе постройки* означают суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.
- .29 *Нефтяные остатки* означают осадки из топливных или масляных сепараторов, отработанное смазочное масло из главных или вспомогательных механизмов и нефтесодержащие отходы из сепараторов льяльных вод, оборудования для фильтрации нефти или поддонов.
- .30 *Содержание серы в судовом топливе* означает концентрацию серы в судовом топливе, измеряемую в % по массе, согласно результатам испытаний в соответствии со стандартом, приемлемым для Организации.
- .31 *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.
- .32 *Безэкипажная несамоходная баржа (баржа БНС)* означает баржу, которая:
- .1 не приводится в движение механическими средствами;
 - .2 не имеет установленных систем, оборудования и/или механизмов, которые могут производить выбросы, регулируемые настоящим Приложением; и
 - .3 не имеет на борту людей и живых животных.

2 Для целей главы 4:

- .1 *Судно, поставленное 1 сентября 2019 года или после этой даты* означает судно:
 - .1 контракт на постройку которого был заключен 1 сентября 2015 года или после этой даты; или,
 - .2 при отсутствии контракта на постройку, – киль которого был заложен или которое находилось в подобной стадии постройки 1 марта 2016 года или после этой даты; или
 - .3 поставка которого была осуществлена 1 сентября 2019 года или после этой даты.
- .2 *Фактический годовой эксплуатационный СИ* означает показатель эксплуатационной углеродоемкости, установленный для отдельного судна в соответствии с правилами 26 и 28 настоящего Приложения.
- .3 *Фактический ККЭЭ* означает величину ККЭЭ, достигнутую отдельным судном в соответствии с правилом 22 настоящего Приложения.
- .4 *Фактический КЭСС* означает величину КЭСС, достигнутую отдельным судном в соответствии с правилом 23 настоящего Приложения.
- .5 *Навалочное судно* означает судно, предназначенное главным образом для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы, как они определены в правиле 1 главы XII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (с поправками), но исключая комбинированные суда.
- .6 *Календарный год* означает период с 1 января по 31 декабря включительно.
- .7 *Комбинированное судно* означает судно, предназначенное для загрузки 100% его дедвейта как жидкими наливными, так и сухими навалочными грузами.
- .8 *Компания* означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, например, управляющего или фрахтователя по бербоут-чартеру, которые приняли на себя перешедшую к ним от собственника судна ответственность за эксплуатацию судна и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, проистекающие из Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, с поправками.
- .9 *Контейнеровоз* означает судно, предназначенное исключительно для перевозки контейнеров в трюмах и на палубе.
- .10 *Традиционная пропульсивная установка* означает пропульсивную установку, в которой главный поршневого двигателя (двигатели) внутреннего сгорания является основным источником движения и соединен с гребным валом либо напрямую, либо через редуктор.

- .11 *Круизное пассажирское судно* означает пассажирское судно, не имеющее грузовой палубы и предназначенное исключительно для коммерческой перевозки пассажиров, размещаемых во время морских рейсов в спальнях.
- .12 *Пройденное расстояние* означает расстояние, пройденное относительно земли.
- .13 *Существующее судно* означает судно, которое не является новым.
- .14 *Газовоз* означает грузовое судно, отличное от судна для перевозки СПГ, как оно определено в пункте 2.16 настоящего правила, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа.
- .15 *Судно для перевозки генеральных грузов* означает судно с многопалубным или однопалубным корпусом, предназначенное главным образом для перевозки генеральных грузов. Данное понятие не охватывает специализированные сухогрузные суда, которые не включены в расчеты базовых линий 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.
- .16 *Судно для перевозки СПГ* означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом сжиженного природного газа (СПГ).
- .17 *Значительное переоборудование* означает переоборудование судна:
 - .1 которое существенно изменяет размерения, грузоместимость 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 существенным образом изменяет энергоэффективность судна и включает любые модификации, способные привести к превышению применимого требуемого ККЭЭ, предусмотренного правилом 24 настоящего Приложения, или применимого требуемого КЭСС, предусмотренного правилом 25 настоящего Приложения.
- .18 *Новое судно* означает судно:
 - .1 контракт на постройку которого был заключен 1 января 2013 года или после этой даты; или,
 - .2 при отсутствии контракта на постройку, – киль которого был заложен или которое находилось в подобной стадии постройки

1 июля 2013 года или после этой даты; или

- .3 поставка которого была осуществлена 1 июля 2015 года или после этой даты.
- .19 *Нетрадиционная пропульсивная установка* означает пропульсивную установку, отличную от традиционной, включая дизель-электрические, турбинные и гибридные пропульсивные установки.
- .20 *Пассажирское судно* означает судно, которое перевозит более 12 пассажиров.
- .21 *Полярный кодекс* означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который состоит из введения, частей I-A, II-A и частей I-B и II-B, одобренных резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:
 - .1 поправки к относящимся к окружающей среде положениям введения и главы 1 части II-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, которые касаются процедур внесения поправок, применимых к дополнению к приложению; и
 - .2 поправки к части II-B Полярного кодекса принимаются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры.
- .22 *Рефрижераторное судно* означает судно, предназначенное исключительно для перевозки рефрижераторных грузов в трюмах.
- .23 *Требуемый годовой эксплуатационный СИ* означает целевое значение фактического годового эксплуатационного СИ, установленное в соответствии с правилами 26 и 28 настоящего Приложения для судов конкретного типа и размера.
- .24 *Требуемый ККЭЭ* означает максимальное значение фактического ККЭЭ, которое допускается правилом 24 настоящего Приложения для судов конкретного типа и размера.
- .25 *Требуемый КЭСС* означает максимальное значение фактического КЭСС, которое допускается правилом 25 настоящего Приложения для судов конкретного типа и размера.
- .26 *Грузовое судно ро-ро* означает судно, предназначенное для перевозки грузовых транспортных единиц с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.
- .27 *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.

- .28 *Пассажирское судно ро-ро* означает пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.
- .29 *Танкер* означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 Приложения I к настоящей Конвенции, либо танкер-химовоз или танкер для ВЖВ, как они определены в правиле 1 Приложения II к настоящей Конвенции.

Правило 3

Исключения и изъятия

Общие положения

- 1 Правила настоящего Приложения не применяются:
 - .1 к любому выбросу, связанному с необходимостью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
 - .2 к любому выбросу, происходящему вследствие повреждения судна или его оборудования:
 - .2.1 при условии что после получения 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 самоуверенно и сознавая, что это может привести к повреждению.

Испытания в ходе разработки технологий сокращения и контроля выбросов с судов

2 Администрация Стороны, при необходимости в сотрудничестве с другими Администрациями, может предоставить судну изъятие в отношении определенных положений настоящего Приложения для проведения испытаний в рамках разработки технологий сокращения и контроля выбросов с судов, а также программ проектирования двигателей. Такое изъятие предоставляется только в том случае, если применение определенных положений Приложения или пересмотренного Технического кодекса по NO_x 2008 года может затруднить исследования, связанные с разработкой таких технологий или программ. Разрешение, выданное согласно настоящему правилу, не освобождает судно от выполнения требования о предоставлении данных согласно правилу 27 и не приводит к изменению типа и объема данных, которые требуется предоставлять согласно правилу 27. Разрешение на такое изъятие предоставляется только минимально необходимому числу судов при условии выполнения следующих требований:

- .1 для судовых дизельных двигателей объемом до 30 л на цилиндр продолжительность испытаний на море не должна превышать 18 месяцев. Если требуется дополнительное время, предоставившая разрешение Администрация или Администрации могут продлить действие изъятия еще на один 18-месячный период; или
- .2 для судовых дизельных двигателей объемом 30 л на цилиндр и более продолжительность судовых испытаний не должна превышать пяти лет;

при этом в ходе каждого промежуточного освидетельствования предоставившая разрешение Администрация или Администрации должны проводить анализ хода работ. На основании такого анализа разрешение может быть отозвано, если при испытаниях происходили нарушения условий разрешения или если был сделан вывод о маловероятности того, что соответствующая технология или программа приведут к эффективным результатам в плане сокращения и контроля выбросов с судов. Если выполняющая анализ Администрация или Администрации установят, что для проведения испытаний конкретной технологии или программы требуется дополнительное время, разрешение может быть продлено, но не более чем еще на один пятилетний срок.

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 не подпадают под действие положений настоящего Приложения. К таким выбросам относятся:

- .1 выбросы, происходящие при сжигании веществ, которые являются исключительным и непосредственным результатом разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, включая, в числе прочего, сжигание углеводородов в факеле, 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 в случае возникновения нештатной ситуации;
- .2 выбросы газов и летучих соединений, происходящие вследствие их уноса буровыми растворами и шламом;
- .3 выбросы, связанные исключительно и непосредственно с обработкой, перегрузкой или хранением минеральных ресурсов морского дна; и
- .4 выбросы из судовых дизельных двигателей, используемых исключительно в ходе разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна.

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

Безэкипажные несамоходные баржи

4 Администрация может освободить безэкипажную несамоходную баржу (баржу БНС) от требований правил 5.1 и 6.1 настоящего Приложения, выдав Международное свидетельство об изъятии из правил предотвращения загрязнения воздушной среды для безэкипажных несамоходных барж (барж БНС) на срок, не превышающий пяти лет, при условии что баржа прошла освидетельствование, подтвердившее выполнение условий, указанных в правилах 2.1.32.1–2.1.32.3 настоящего Приложения.

Правило 4

Эквиваленты

1 Администрация Стороны может разрешить применение на судне любых устройств, материалов, приспособлений или приборов либо других процедур, альтернативного судового топлива или методов обеспечения соответствия, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы либо другие процедуры, альтернативное судовое топливо или методы обеспечения соответствия являются как минимум 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 судового топлива или методов обеспечения соответствия, отличных от требуемых настоящим Приложением, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди Сторон с целью их информирования и принятия ими соответствующих мер, если таковые потребуются.

3 Администрация Стороны должна учитывать любые соответствующие руководства, разработанные Организацией и относящиеся к эквивалентам, предусмотренным настоящим правилом.

4 Администрация Стороны, которая разрешает применение какого-либо эквивалента, указанного в пункте 1 настоящего правила, должна стремиться не причинять вреда или ущерба окружающей среде, здоровью людей, имуществу и ресурсам, как своим, так и других государств.

Глава 2 – Освидетельствование, выдача свидетельств и средства контроля

Правило 5

Освидетельствования

1 Для обеспечения соблюдения требований главы 3 настоящего Приложения каждое судно валовой вместимостью 400 и более, а также каждая стационарная и плавучая буровая установка или иная платформа 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 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 требованиям главы 3 настоящего Приложения;

- .3 промежуточному освидетельствованию, проводимому в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты свидетельства вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1.4 настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и устройства полностью удовлетворяют применимым требованиям главы 3 настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выдаваемом в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения;
 - .4 ежегодному освидетельствованию, проводимому в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты свидетельства и включающему общую проверку оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в пункте 1.1 настоящего правила и направленную на то, чтобы удостовериться, что их обслуживание производится в соответствии с пунктом 5 настоящего правила и что они продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых предназначено судно. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выдаваемом 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 значительный ремонт или замена оборудования в соответствии с пунктом 5 настоящего правила, а также после ремонта, выполненного по итогам обследований, предусмотренных пунктом 6 настоящего правила. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена оборудования были произведены качественно, что использованные материалы и качество работ в ходе такого ремонта или замены оборудования во всех отношениях являются удовлетворительными и что судно во всех отношениях отвечает требованиям главы 3 настоящего Приложения.
- 2 В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принимать надлежащие меры для обеспечения выполнения применимых положений главы 3 настоящего Приложения.
- 3 Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации.
- .1 При этом Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. Такие организации должны соответствовать руководству, принятому Организацией;
 - .2 освидетельствование судовых дизельных двигателей и оборудования на соответствие правилу 13 настоящего Приложения проводится согласно пересмотренному Техническому кодексу по NO_x 2008 года;
 - .3 если назначенный инспектор или признанная организация устанавливают, что состояние оборудования существенным образом не соответствует данным, приведенным в свидетельстве, то они обеспечивают принятие корректирующих мер и должным образом уведомляют об

этом Администрацию. Если такие корректирующие меры 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 ими 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, с учетом руководства, принятого Организацией:

- .1 первоначальному освидетельствованию, проводимому перед вводом судна в эксплуатацию и перед выдачей Международного свидетельства об энергоэффективности. Освидетельствование должно подтвердить, что фактический ККЭЭ судна соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения и что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 26 настоящего Приложения;
- .2 общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, проводимому после значительного переоборудования нового судна, к которому применяется настоящее правило. Освидетельствование должно подтвердить, что фактический ККЭЭ надлежащим образом пересчитан и удовлетворяет требованиям правила 24 настоящего Приложения с учетом понижающего коэффициента, применяемого к типу и размеру переоборудованного судна на стадии, соответствующей дате заключения контракта, закладки киля или поставки, установленной для судна в исходном состоянии согласно правилу 2.2.18 настоящего Приложения;
- .3 в случаях, когда значительное переоборудование нового или существующего судна является настолько масштабным, что Администрация рассматривает данное судно в качестве вновь построенного судна, Администрация определяет необходимость в первоначальном освидетельствовании в отношении фактического ККЭЭ. Такое освидетельствование, если оно сочтено необходимым, должно подтвердить, что фактический ККЭЭ рассчитан и удовлетворяет требованиям правила 24 настоящего Приложения, а применяемый понижающий коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна на дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, на дату начала переоборудования. Это освидетельствование должно также подтвердить, что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 26 настоящего Приложения, и что, если судно подпадает под действие правила 27, он был надлежащим образом пересмотрен с целью учета значительного переоборудования в тех случаях, когда такое значительное переоборудование влияет на методологию сбора данных и/или процедуры их предоставления;

- .4 для существующих судов проверка выполнения требования о наличии на судне ПУЭС в соответствии с правилом 26 настоящего Приложения проводится во время первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, указанных в пункте 1 настоящего правила, в зависимости от того, какое из этих освидетельствований проводится первым, 1 января 2013 года или после этой даты;
- .5 Администрация должна обеспечить, чтобы ПУЭС каждого судна, которое подпадает под действие правила 27, соответствовал требованиям правила 26.2 настоящего Приложения. Это должно быть сделано до сбора данных, предусмотренного правилом 27 настоящего Приложения, в целях обеспечения наличия соответствующих методологий и процедур до начала первого отчетного периода данного судна. Подтверждение соответствия требованиям должно предоставляться судну и храниться на борту;
- .6 Администрация должна обеспечить, чтобы ПУЭС каждого судна, которое подпадает под действие правила 28, соответствовал требованиям правила 26.3.1 настоящего Приложения. Это должно быть сделано до 1 января 2023 года. Подтверждение соответствия требованиям должно предоставляться судну и храниться на борту;
- .7 проверке того, что фактический КЭСС судна соответствует требованиям правил 23 и 25 настоящего Приложения, проводится во время первого ежегодного освидетельствования, промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, указанных в пункте 1 настоящего правила, или во время первоначального освидетельствования, указанного в пунктах 4.1 и 4.3 настоящего правила, в зависимости от того, какое из этих освидетельствований проводится первым, 1 января 2023 года или после этой даты; и
- .8 несмотря на пункт 4.7 настоящего правила, общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, проводимому после значительного переоборудования судна, к которому применяется правило 23 настоящего Приложения. Освидетельствование должно подтвердить, что фактический КЭСС надлежащим образом пересчитан и удовлетворяет требованиям правила 25 настоящего Приложения.

5 Оборудование должно поддерживаться в состоянии, соответствующем положениям настоящего Приложения, и внесение каких-либо изменений в оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы, прошедшие освидетельствование, без явного одобрения Администрации не допускается. Прямая замена такого оборудования и устройств оборудованием и устройствами, которые отвечают положениям настоящего Приложения, разрешается.

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

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP) 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, находившемуся на этапе постройки до даты вступления настоящего Приложения в силу для Администрации этого судна, Свидетельство IAPP выдается в соответствии с пунктом 1 настоящего правила не позднее первого планового докования после даты такого 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 любым лицом или организацией, которые должным образом уполномочены ею. Во всех случаях полную ответственность за свидетельство несет Администрация.

Международное свидетельство об энергоэффективности

4 Прежде чем любое судно валовой вместимостью 400 и более сможет совершать рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон, оно должно получить Международное свидетельство об энергоэффективности, которое выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 5.4 настоящего Приложения.

5 Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо любым лицом или организацией, которые должным образом уполномочены ею. Во всех случаях полную ответственность за свидетельство несет Администрация.

Акт о соответствии, касающийся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости

6 По получении данных, предоставляемых согласно правилу 27.3 настоящего Приложения, и информации о фактическом годовом эксплуатационном СИ, предоставляемой согласно правилу 28.2 настоящего Приложения, Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, должна:

- .1 определить, предоставлены ли данные в соответствии с требованиями правила 27 настоящего Приложения;
- .2 проверить, что сообщенный фактический годовой эксплуатационный СИ основан на данных, представленных в соответствии с правилом 27 настоящего Приложения;

- .3 на основе проверенного фактического годового эксплуатационного СИ определить рейтинг эксплуатационной углеродоемкости судна в соответствии с правилом 28.6 настоящего Приложения; и
- .4 не позднее чем через пять месяцев после начала календарного года выдать судну Акт о соответствии, касающийся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости, после определения соответствия и проверки согласно правилам 6.6.1–6.6.3 настоящего Приложения. Во всех случаях полную ответственность за данный Акт о соответствии несет Администрация.

7 По получении данных, предоставленных согласно правилам 27.4, 27.5 или 27.6 настоящего Приложения, Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, в оперативном порядке определяет, предоставлены ли данные в соответствии с требованиями правила 27 настоящего Приложения, и, если это так, выдает судну Акт о соответствии. Во всех случаях полную ответственность за данный Акт о соответствии несет Администрация.

8 Несмотря на пункт 6 настоящего правила, судну, которому в соответствии с правилом 28 настоящего Приложения присваивается рейтинг D в течение трех лет подряд или рейтинг E, Акт о соответствии выдается только в том случае, если надлежащим образом разработан план корректирующих мер, который должен быть включен в ПУЭС и проверен Администрацией или любой должным образом уполномоченной ею организацией, в соответствии с правилами 28.7 и 28.8 настоящего Приложения.

Правило 7

Выдача Свидетельства другой Стороной

1 Сторона может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, если она удостоверится в том, что положения настоящего Приложения выполнены, выдает или поручает выдать судну Свидетельство IAPP или Международное свидетельство об энергоэффективности или, в соответствующих случаях, подтверждает или поручает подтвердить такие свидетельства, выданные судну, в соответствии с настоящим Приложением.

2 Копия свидетельства и копия акта об освидетельствовании в возможно короткий срок передаются Администрации, обратившейся с соответствующей просьбой.

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

4 Свидетельство IAPP и Свидетельство об изъятии для барж БНС не выдаются судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной.

Правило 8

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

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды

1 Свидетельство IAPP составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении I к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также

официальный язык выдающей свидетельство страны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.

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 языке. Если используется также официальный язык выдающей свидетельство Стороны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.

Акт о соответствии, касающийся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости

3 Акт о соответствии, указанный в правилах 6.6 и 6.7 настоящего Приложения, составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении X к настоящему Приложению, и должен быть оформлен по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей свидетельство Стороны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.

Международное свидетельство об изъятии из правил предотвращения загрязнения воздушной среды для безэкипажных несамоходных барж

4 В соответствии с правилом 3.4 настоящего Приложения Международное свидетельство об изъятии из правил предотвращения загрязнения воздушной среды для безэкипажных несамоходных барж составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении XI к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей свидетельство страны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.

Правило 9

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

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды

1 Свидетельство IAPP выдается на установленный Администрацией срок, который не должен превышать пяти лет.

2 Независимо от требований пункта 1 настоящего правила:

- .1 если освидетельствование для возобновления свидетельства завершено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно с даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты истечения срока действия существующего свидетельства;
- .2 если освидетельствование для возобновления свидетельства завершено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно с даты завершения

освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты истечения срока действия существующего свидетельства; и

- .3 если освидетельствование для возобновления свидетельства завершено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно с даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства.

3 Если свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения срока его действия до максимального срока, установленного в пункте 1 настоящего правила, при условии надлежащего проведения освидетельствований, указанных в правилах 5.1.3 и 5.1.4 настоящего Приложения, применимых, когда свидетельство выдается на пятилетний срок.

4 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было завершено, но 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 в течение последующего периода, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения его 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 судну возможность завершить рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление представляется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт на основании этого продления без нового свидетельства. По завершении освидетельствования для возобновления свидетельства новое свидетельство будет действительно до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, и не продленное в соответствии с приведенными выше положениями настоящего правила, может быть продлено Администрацией на срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия в порядке предоставления отсрочки. По завершении освидетельствования для возобновления свидетельства новое свидетельство будет действительно до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

7 В особых случаях, определенных Администрацией, дата начала срока действия нового свидетельства может не совпадать с датой истечения срока действия существующего свидетельства, как того требуют пункты 2.1, 5 или 6 настоящего правила. В этих особых случаях новое свидетельство будет действительно до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства.

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

- .1 ежегодная дата, указанная в свидетельстве, должна быть путем внесения соответствующей записи заменена датой, наступающей не более чем через три месяца после даты завершения освидетельствования;
- .2 последующее ежегодное или промежуточное освидетельствование, требуемое правилом 5 настоящего Приложения, должно быть проведено в сроки, предписанные этим правилом, с использованием новой ежегодной даты; 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 времени 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 завершены 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, в полной мере удостоверится в том, что судно соответствует требованиям правила 5.4 настоящего Приложения. Если в случае передачи судна между Сторонами в течение трех месяцев после передачи будет направлен соответствующий 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, а также копии соответствующих актов об освидетельствовании, если таковые имеются.

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 в соответствии с настоящим Приложением, теряет силу в любом из следующих случаев:

- .1 если судно выведено из эксплуатации или если после значительного переоборудования судна ему выдано новое свидетельство; или
- .2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое свидетельство, в полной мере удостоверится в том, что судно соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения. Если в случае передачи судна между Сторонами в течение трех месяцев после передачи будет направлен соответствующий 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, а также копии соответствующих актов об освидетельствовании, если таковые имеются; или

- .3 если судовое оборудование, системы, устройства, приспособления или материалы, подлежащие освидетельствованию, были изменены без прямого одобрения Администрации, как указано в правиле 5.5 настоящего Приложения, за исключением тех случаев, когда применяется правило 3 настоящего Приложения.

Акт о соответствии, касающийся предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости

12 Акт о соответствии, выданный согласно правилу 6.6 настоящего Приложения, действителен в течение календарного года, в котором он выдан, и в течение первых пяти месяцев следующего календарного года. Акт о соответствии, выданный согласно правилу 6.7 настоящего Приложения, действителен в течение календарного года, в котором он выдан, в течение следующего календарного года и в течение первых пяти месяцев последующего календарного года. Все акты о соответствии должны храниться на судне по меньшей мере в течение пяти лет.

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, на предмет выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются веские основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения воздушной среды с судов.

2 В случае возникновения обстоятельств, указанных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в море 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 связи с положениями главы 4 настоящего Приложения и согласно статье 5 настоящей Конвенции в ходе любой инспекции государства порта в соответствующих случаях может быть проведена проверка наличия на судне действительного Акта о соответствии, касающегося предоставления данных по расходу судового топлива и рейтинга эксплуатационной углеродоемкости, Международного свидетельства об энергоэффективности и Плана управления энергоэффективностью судна.

6 Несмотря на требования, изложенные в пункте 5 настоящего правила, в ходе любой инспекции государства порта может быть проверено надлежащее выполнение

судном Плана управления энергоэффективностью судна в соответствии с правилом 28 настоящего Приложения.

Правило 11

Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения требований

1 Стороны сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящего Приложения, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения нарушений и мониторинга окружающей среды, 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, с целью проверки того, производило ли это судно выбросы каких-либо веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. Если в результате инспектирования обнаружено нарушение положений настоящего Приложения, сообщение об этом направляется Администрации для принятия соответствующих мер.

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

4 По получении таких доказательств Администрация проводит расследование данного происшествия и может обратиться к соответствующей другой Стороне с просьбой представить дополнительные или более убедительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация удостоверится в наличии достаточных доказательств для того, чтобы начать производство в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о начале такого производства в возможно короткий срок в соответствии со своим законодательством. Администрация незамедлительно информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию.

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

6 К нормам и стандартам, установленным настоящим Приложением, применяется *mutatis mutandis* международное право, касающееся предотвращения, сокращения и контроля загрязнения морской среды с судов и находящееся в силе на момент применения или толкования настоящего Приложения, включая международное право, относящееся к обеспечению и гарантиям выполнения требований.

Глава 3 – Требования по контролю выбросов с судов

Правило 12

Озоноразрушающие вещества

1 Настоящее правило не применяется к неразборному герметичному оборудованию, не имеющему соединений для зарядки хладагента и поддающихся демонтажу компонентов, содержащих озоноразрушающие вещества.

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

3.1 Установки, содержащие озоноразрушающие вещества, отличные от гидрохлорфторуглеродов, запрещаются:

- .1 на судах, находившихся на этапе постройки 19 мая 2005 года или после этой даты; или
- .2 на судах, находившихся на этапе постройки до 19 мая 2005 года, если договорной датой поставки оборудования на судно было 19 мая 2005 года или более поздняя дата или если, в случае отсутствия даты договорной поставки, фактическая поставка оборудования была осуществлена 19 мая 2005 года или после этой даты.

3.2 Установки, содержащие гидрохлорфторуглероды, запрещаются:

- .1 на судах, находившихся на этапе постройки 1 января 2020 года или после этой даты; или
- .2 на судах, находившихся на этапе постройки до 1 января 2020 года, если договорной датой поставки оборудования на судно было 1 января 2020 года или более поздняя дата или если, в случае отсутствия даты договорной поставки, фактическая поставка оборудования была осуществлена 1 января 2020 года или после этой даты.

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

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

6 На каждом судне, подпадающем под действие правила 6.1 и имеющем перезаряжаемые системы, которые содержат озоноразрушающие вещества, должен вестись журнал озоноразрушающих веществ. Этот журнал может являться частью существующего судового журнала или электронного журнала операций, одобренного Администрацией. Система электронной регистрации, упомянутая в правиле 12.6, принятом резолюцией МЕРС.176(58), считается электронным журналом операций при условии, что данная система электронной регистрации одобрена Администрацией до или во время первого освидетельствования для возобновления Свидетельства IAPP, которое проведено

1 октября 2020 года или после этой даты, но не позднее 1 октября 2025 года, с учетом руководства, разработанного Организацией.

7 Записи в журнале озоноразрушающих веществ должны отражать массу вещества (в кг); они должны безотлагательно вноситься в каждом из следующих случаев:

- .1 полная или частичная перезарядка оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества;
- .2 ремонт или техническое обслуживание оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества;
- .3 выброс озоноразрушающих веществ в атмосферу:
 - .3.1 преднамеренный; и
 - .3.2 непреднамеренный;
- .4 сброс озоноразрушающих веществ в находящиеся на суше приемные сооружения; и
- .5 поставка озоноразрушающих веществ на судно.

Правило 13

Окислы азота (NO_x)

Применение

1.1 Настоящее правило применяется:

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

1.2 Настоящее правило не применяется:

- .1 к судовому дизельному двигателю, предназначенному для использования исключительно в аварийных ситуациях или исключительно для приведения в действие каких-либо устройств или оборудования, предназначенного для использования исключительно в аварийных ситуациях на судне, на котором он установлен, и к судовому дизельному двигателю, установленному на спасательных шлюпках, предназначенных для использования исключительно в аварийных ситуациях; и
- .2 к судовому дизельному двигателю, установленному на судне, совершающим рейсы исключительно в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право

плавать, при условии что такой двигатель подпадает под альтернативные меры контроля выбросов NO_x, установленные Администрацией.

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

Значительное переоборудование

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

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

2.2 В случае значительного переоборудования, связанного с заменой судового дизельного двигателя неидентичным судовым дизельным двигателем или с установкой дополнительного судового дизельного двигателя, применяются требования настоящего правила, действующие на момент замены двигателя или установки дополнительного двигателя. Только в отношении заменяющих двигателей – если заменяющий двигатель не может отвечать требованиям, изложенным в пункте 5.1.1 настоящего правила (ярус III, сообразно обстоятельствам), то такой заменяющий двигатель должен отвечать требованиям, изложенным в пункте 4 настоящего правила (ярус II), с учетом руководства, разработанного Организацией.

2.3 Судовые дизельные двигатели, указанные в пункте 2.1.2 или 2.1.3 настоящего правила, должны соответствовать следующим требованиям:

- .1 к судам, находившимся на этапе постройки до 1 января 2000 года, применяются требования, изложенные в пункте 3 настоящего правила; и
- .2 к судам, находившимся на этапе постройки 1 января 2000 года или после этой даты, применяются требования, действовавшие во время постройки судна.

Ярус I

3 С учетом положений правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, находившемся на этапе постройки

1 января 2000 года или после этой даты, но до 1 января 2011 года, запрещается, за исключением случаев, когда выбросы окислов азота (в пересчете на суммарную взвешенную величину выбросов NO_2) из этого двигателя находятся в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

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

Ярус II

4 С учетом положений правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, находившемся на этапе постройки 1 января 2011 года или после этой даты, запрещается, за исключением случаев, когда выбросы окислов азота (в пересчете на суммарную взвешенную величину выбросов NO_2) из этого двигателя находятся в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

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

Ярус III

5.1 С учетом положений правила 3 настоящего Приложения в районе контроля выбросов, назначенном для контроля выбросов NO_x по ярусу III согласно пункту 6 настоящего правила (район контроля выбросов NO_x по ярусу III), эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, запрещается:

- .1 за исключением случаев, когда выбросы окислов азота (в пересчете на суммарную взвешенную величину выбросов NO_2) из этого двигателя находятся в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):
 - .1 3,4 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;
 - .2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ г/кВт·ч при n , равном 130 и более, но менее 2000 об/мин;
 - .3 2,0 г/кВт·ч при n , равном 2000 об/мин и более;

если:

- .2 данное судно находилось на этапе постройки:
 - .1 1 января 2016 года или после этой даты и эксплуатируется в Североамериканском районе контроля выбросов или в районе контроля выбросов Карибского моря Соединенных Штатов;
 - .2 1 января 2021 года или после этой даты и эксплуатируется в районе контроля выбросов Балтийского моря или в районе контроля выбросов Северного моря;

- .3 данное судно эксплуатируется в районе контроля выбросов NO_x по ярусу III, отличном от районов контроля выбросов, указанных в пункте 5.1.2 настоящего правила, и находилось на этапе постройки в дату или после даты утверждения такого района контроля выбросов, или в более позднюю дату, которая может быть указана в поправке, согласно которой назначен данный район контроля выбросов NO_x по ярусу III, в зависимости от того, какая из этих дат наступит позднее.

5.2 Требования, изложенные в пункте 5.1.1 настоящего правила, не применяются:

- .1 к 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;
- .2 к судовому дизельному двигателю, установленному на судне, общая номинальная мощность дизельных двигателей которого составляет менее 750 кВт, если удовлетворительным для Администрации образом продемонстрировано, что судно не может соответствовать требованиям, изложенным в пункте 5.1.1 настоящего правила, ввиду проектных или конструктивных ограничений судна; и
- .3 к судовому дизельному двигателю, установленному на находившемся на этапе постройки до 1 января 2021 года судне валовой вместимостью менее 500 и длиной (*L*), как она определена в правиле 1.19 Приложения I к настоящей Конвенции, 24 метра и более, если оно специально спроектировано и используется исключительно для целей отдыха.

5.3 Ярус и состояние «вкл.» / «выкл.» судовых дизельных двигателей, установленных на судне, к которому применяется пункт 5.1 настоящего правила, и сертифицированных как для яруса II, так и для яруса III или сертифицированных только для яруса II, регистрируются в судовом журнале или электронном журнале операций в соответствии с предписаниями Администрации при входе в район контроля выбросов NO_x по ярусу III и при выходе из него, а также в случае изменения состояния «вкл.» / «выкл.» в пределах этого района, с указанием даты, времени и местонахождения судна.

5.4 В отношении выбросов окислов азота из судового дизельного двигателя, подпадающего под действие положений пункта 5.1 настоящего правила, если такие выбросы происходят непосредственно после постройки и ходовых испытаний вновь построенного судна или до и после переоборудования, ремонта и/или технического обслуживания судна или технического обслуживания или ремонта двигателя яруса II или двухтопливного двигателя, когда судно не должно иметь газового топлива или газообразных грузов на борту в связи с требованиями безопасности, если соответствующие работы выполняются на судовой или другой ремонтной площадке, расположенной в районе контроля выбросов NO_x по ярусу III, предоставляется временное изъятие при выполнении следующих условий:

- .1 двигатель соответствует пределам выбросов NO_x по ярусу II; и
- .2 судно следует непосредственно на судовой или иную ремонтную площадку либо обратным курсом, не загружает или не выгружает груз в течение срока действия изъятия и соблюдает любые дополнительные

специальные требования к маршруту движения, указанные государством порта, в котором находится судовой верфь или иная ремонтная площадка, если это применимо.

5.5 Изъятие, описанное в пункте 5.4 настоящего правила, распространяется только на следующие периоды:

- .1 для вновь построенного судна – на период, начинающийся с момента поставки судна с судовой верфи, включая ходовые испытания, и заканчивающийся в момент, когда судно выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NO_x по ярусу III, или, в отношении судна, оборудованного двухтопливным двигателем, – когда судно выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NO_x по ярусу III или направляется непосредственно к ближайшему пункту бункеровки газовым топливом, который подходит для судна и находится в районе(ах) контроля выбросов NO_x по ярусу III;
- .2 для судна с двигателем яруса II, которое проходит переоборудование, техническое обслуживание или ремонт, – на период, начинающийся с момента, когда судно входит в район(ы) контроля выбросов NO_x по ярусу III и направляется непосредственно на судовой верфь или иную ремонтную площадку, и заканчивающийся в момент, когда судно покидает судовой верфь или иную ремонтную площадку и выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NO_x по ярусу III после прохождения ходовых испытаний, если это применимо; и
- .3 для судна с двухтопливным двигателем, которое проходит переоборудование, техническое обслуживание или ремонт, когда судно не должно иметь газового топлива или газообразных грузов на борту в связи с требованиями безопасности, – на период, начинающийся с момента, когда судно входит в район(ы) контроля выбросов NO_x по ярусу III или когда оно проходит дегазацию в районе(ах) контроля выбросов NO_x по ярусу III и направляется непосредственно на судовой верфь или иную ремонтную площадку, и заканчивающийся в момент, когда судно покидает судовой верфь или иную ремонтную площадку и выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NO_x по ярусу III или направляется непосредственно к ближайшему пункту бункеровки газовым топливом, который подходит для судна и находится в районе(ах) контроля выбросов NO_x по ярусу III.

Район контроля выбросов

6 Для целей настоящего правила районом контроля выбросов NO_x по ярусу III является любой морской район, в том числе любой портовый район, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами, изложенными в дополнении III к настоящему Приложению. Районами контроля выбросов NO_x по ярусу III являются:

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

- .3 район Балтийского моря, как он определен в правиле 1.11.2 Приложения I к настоящей Конвенции; и
- .4 район Северного моря, как он определен в правиле 1.14.6 Приложения V к настоящей Конвенции.

Судовые дизельные двигатели, установленные на судах, находившихся на этапе постройки до 1 января 2000 года

7.1 Несмотря на пункт 1.1.1 настоящего правила, судовой дизельный двигатель выходной мощностью более 5000 кВт и объемом 90 л и более на цилиндр, который установлен на судне, находившемся на этапе постройки 1 января 1990 года или после этой даты, но до 1 января 2000 года, должен соответствовать пределам выбросов, указанным в пункте 7.4 настоящего правила, при условии что Администрация Стороны сертифицировала одобренное средство для этого двигателя и направила Организации уведомление о такой сертификации. Соответствие требованиям настоящего пункта должно быть продемонстрировано одним из следующих способов:

- .1 установкой сертифицированного одобренного средства, подтвержденной освидетельствованием с использованием процедуры проверки, указанной в документации одобренного средства, с внесением соответствующей записи об установке одобренного средства в судовое Свидетельство IAPP; или
- .2 сертификацией двигателя, подтверждающей, что при его эксплуатации соблюдаются пределы, указанные в пункте 3, 4 или 5.1.1 настоящего правила, с внесением соответствующей записи о сертификации двигателя в судовое Свидетельство IAPP.

7.2 Требования пункта 7.1 настоящего правила должны быть выполнены не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства, которое проводится через 12 месяцев и более после направления уведомления, указанного в пункте 7.1. Если собственник судна, на котором должно быть установлено одобренное средство, может удовлетворительным для Администрации образом продемонстрировать, что одобренное средство оказалось коммерчески недоступным, несмотря на все усилия, приложенные для его приобретения, то такое одобренное средство устанавливается на судне не позднее первого ежегодного освидетельствования данного судна, которое будет проводиться после того, как одобренное средство станет коммерчески доступным.

7.3 В отношении судового дизельного двигателя выходной мощностью более 5000 кВт и объемом 90 литров и более на цилиндр, который установлен на судне, находившемся на этапе постройки 1 января 1990 года или после этой даты, но до 1 января 2000 года, и подпадает под действие пункта 7.1 настоящего правила, в Свидетельство IAPP вносится одна из следующих записей:

- .1 одобренное средство применяется в соответствии с пунктом 7.1.1 настоящего правила;
- .2 двигатель сертифицирован в соответствии с пунктом 7.1.2 настоящего правила;
- .3 одобренное средство еще не является коммерчески доступным, как указано в пункте 7.2 настоящего правила; или
- .4 одобренное средство неприменимо.

7.4 С учетом положений правила 3 настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, указанного в пункте 7.1 настоящего правила, запрещается, за исключением случаев, когда выбросы окислов азота (в пересчете на суммарную взвешенную величину выбросов NO_2) из этого двигателя находятся в следующих пределах, где n – номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

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

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

- .1 конструктором базового судового дизельного двигателя, к которому применяется одобренное средство, расчетов, подтверждающих, что применение одобренного средства не приведет к уменьшению мощности двигателя более чем на 1,0%, не станет причиной увеличения расхода топлива более чем на 2,0% по данным измерений в ходе соответствующего испытательного цикла, описанного в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года, и не окажет отрицательного воздействия на износостойкость или надежность двигателя; и
- .2 того, что стоимость одобренного средства не является чрезмерной, что определяется путем сравнения объемов сокращения выбросов NO_x с помощью одобренного средства для обеспечения выполнения требований пункта 7.4 настоящего правила и расходов на приобретение и установку такого одобренного средства.

Сертификация

8 К процедурам сертификации, испытаний и измерений для целей выполнения требований, изложенных в настоящем правиле, применяется пересмотренный Технический кодекс по NO_x 2008 года.

9 Процедуры измерения выбросов NO_x , изложенные в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года, предназначены для получения репрезентативных данных об обычной эксплуатации двигателя. Блокирующие устройства и нерациональные способы контроля выбросов идут вразрез с этой целью, и их применение не допускается. Настоящее правило не препятствует использованию вспомогательных устройств управления, предназначенных для защиты двигателя и/или его вспомогательного оборудования от условий эксплуатации, которые могут привести к повреждению или отказу, или используемых для облегчения пуска двигателя.

Правило 14

Окислы серы (SO_x) и твердые частицы

Общие требования

1 Содержание серы в судовом топливе, используемом или перевозимом для использования на судне, не должно превышать 0,50% по массе.

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

Требования, применяемые в пределах районов контроля выбросов

3 Для целей настоящего правила районом контроля выбросов является любой морской район, в том числе любой портовый район, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами, изложенными в дополнении III к настоящему Приложению. Районами контроля выбросов согласно настоящему правилу являются:

- .1 район Балтийского моря, как он определен в правиле 1.11.2 Приложения I к настоящей Конвенции;
- .2 район Северного моря, как он определен в правиле 1.14.6 Приложения V к настоящей Конвенции;
- .3 Североамериканский район контроля выбросов – район, обозначенный координатами, указанными в дополнении VII к настоящему Приложению; и
- .4 район контроля выбросов Карибского моря Соединенных Штатов – район, обозначенный координатами, указанными в дополнении VII к настоящему Приложению.

4 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, содержание серы в судовом топливе, используемом на этом судне, не должно превышать 0,10% по массе.

5 Содержание серы в судовом топливе, оговоренное в пункте 1 и пункте 4 настоящего правила, документируется его поставщиком, как того требует правило 18 настоящего Приложения.

6 На судах, использующих различные виды судового топлива в целях обеспечения соблюдения пункта 4 настоящего правила и входящих в какой-либо район контроля выбросов, указанный в пункте 3 настоящего правила, или выходящих из него, должна иметься оформленная в письменном виде процедура, определяющая порядок перехода с одного вида судового топлива на другой и предусматривающая достаточно времени для того, чтобы до входа в район контроля выбросов система подачи судового топлива была полностью промыта от всего судового топлива с содержанием серы, превышающим применимую величину, которая указана в пункте 4 настоящего правила. Объем низкосернистого судового топлива в каждом танке, а также дата, время и местонахождение судна в момент завершения любой операции по переходу с одного вида топлива на другой до входа в район контроля выбросов или в момент начала такой операции после выхода из этого района регистрируются в судовом журнале или электронном журнале операций в соответствии с предписаниями Администрации.

7 В течение первых 12 месяцев с момента вступления в силу поправки, согласно которой назначается тот или иной 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 части, касающейся пункта 4 настоящего правила.

Отбор и испытания образцов используемого и находящегося на борту судового топлива

8 Если компетентный орган Стороны требует проведения анализа образца используемого или находящегося на борту топлива, то такой анализ проводится в соответствии с процедурой проверки, изложенной в дополнении VI к настоящему Приложению, для определения того, отвечает ли используемое или перевозимое для использования на борту судовое топливо требованиям пункта 1 или пункта 4 настоящего правила. Отбор образца используемого топлива должен производиться с учетом руководства, разработанного Организацией. Отбор образца находящегося на борту топлива должен производиться с учетом руководства, разработанного Организацией.

9 Образец должен быть опломбирован представителем компетентного органа с помощью уникального средства идентификации, устанавливаемого в присутствии представителя судна. Судну должна быть предоставлена возможность оставить дубликат данного образца на борту.

Точка отбора образцов используемого судового топлива

10 На каждом судне, подпадающем под действие правил 5 и 6 настоящего Приложения, оборудуется или выделяется точка (точки) отбора образцов для целей получения репрезентативных образцов судового топлива, используемого на борту, с учетом руководства, разработанного Организацией.

11 На судне, находившемся на этапе постройки до 1 апреля 2022 года, точка (точки) отбора образцов, упомянутая в пункте 10, оборудуется или выделяется не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства, указанного в правиле 5.1.2 настоящего Приложения, 1 апреля 2023 года или после этой даты.

12 Требования пунктов 10 и 11 выше не применяются к системе подачи судового топлива с низкой температурой вспышки, предназначенного для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна.

13 В соответствующих случаях компетентный орган Стороны использует точку (точки) отбора образцов, которая оборудована или выделена для целей получения репрезентативных образцов судового топлива, используемого на борту, в целях проверки соответствия судового топлива настоящему правилу. Отбор образцов судового топлива компетентным органом Стороны производится с максимально возможной оперативностью, чтобы не вызвать необоснованной задержки судна.

Правило 15

Летучие органические соединения

1 Если производимые танкером выбросы летучих органических соединений (ЛОС) подлежат регулированию в порту или портах либо на терминале или терминалах, находящихся под юрисдикцией Стороны, то они должны регулироваться в соответствии с положениями настоящего правила.

2 Сторона, регулирующая выбросы ЛОС с танкеров, направляет Организации уведомление. Это уведомление должно включать информацию о размерах танкеров, подлежащих контролю, о грузах, для которых требуются системы контроля выбросов паров, и о дате введения такого контроля. Уведомление направляется по меньшей мере за шесть месяцев до этой даты.

3 Сторона, назначающая порты или терминалы, в которых выбросы ЛОС с танкеров подлежат регулированию, обеспечивает в любом назначенном порту или терминале наличие и безопасную, не вызывающую необоснованных задержек судов эксплуатацию систем контроля выбросов паров, которые должны быть одобрены этой Стороной с учетом стандартов безопасности для таких систем, разработанных Организацией.

4 Организация рассылает перечень портов и терминалов, назначенных Сторонами, другим Сторонам и государствам-членам Организации для сведения.

5 Танкер, к которому применяется пункт 1 настоящего правила, обеспечивается системой сбора выбросов паров, одобренной Администрацией с учетом стандартов безопасности для таких систем, разработанных Организацией, и использует эту систему во время погрузки соответствующих грузов. Порт и терминал, в которых 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, указанной в пункте 2 настоящего правила.

6 На танкере, перевозящем сырую нефть, должен иметься в наличии и выполняться план управления ЛОС, одобренный Администрацией. Такой план составляется с учетом руководства, разработанного Организацией. Этот план должен быть специально разработан для каждого судна и, как минимум, должен:

- .1 содержать оформленные в письменном виде процедуры по сведению к минимуму выбросов ЛОС во время погрузки, морского рейса и выгрузки груза;
- .2 учитывать дополнительные ЛОС, образующиеся в процессе мойки сырой нефтью;
- .3 содержать информацию о том, кто отвечает за выполнение плана; и
- .4 для судов, совершающих международные рейсы, должен быть составлен на рабочем языке капитана и лиц командного состава и, если рабочим языком капитана и лиц командного состава не является английский, испанский или французский язык, включать перевод на один из этих языков.

7 Настоящее правило применяется также к газовозам, но только тогда, когда тип систем погрузки и удержания груза допускает безопасное хранение неметановых ЛОС на судне или их безопасную передачу на берег.

Правило 16

Сжигание на судне

1 За исключением случаев, предусмотренных 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, и загрязненных ими упаковочных материалов;
- .2 полихлорированных бифенилов (ПХБ);

- .3 мусора, как он определен в Приложении V, содержащего тяжелые металлы в количествах, превышающих следовые;
- .4 очищенных нефтепродуктов, содержащих галогенные соединения;
- .5 осадков сточных вод и нефтяных остатков, образовавшихся вне судна; и
- .6 остатков из систем очистки отработавших газов.

3 Сжигание на судне поливинилхлоридов (ПВХ) запрещается, за исключением сжигания в судовых инсинераторах, на которые выданы свидетельства ИМО об одобрении типа.

4 Сжигание на судне осадков сточных вод и нефтяных остатков, образующихся в ходе обычной эксплуатации судна, может также производиться в главной или вспомогательной силовой установке или котлах, но в этом случае оно должно происходить за пределами портов, гаваней и эстуариев.

5 Ничто в настоящем правиле:

- .1 не затрагивает положений о запрете сжигания в море, содержащихся в Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года с поправками и Протоколе 1996 года к ней, а также других предусмотренных ими требований
- и
- .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 исключением случаев, предусмотренных пунктом 6.2 настоящего правила, каждый инсинератор на судне, находившемся на этапе постройки 1 января 2000 года или после этой даты, и 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 данного пункта, одобряется Администрацией с учетом стандартных технических требований к судовым инсинераторам, разработанных Организацией.

6.2 Администрация может сделать исключение в отношении 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 предприятия-изготовителя по эксплуатации, которое должно храниться вместе с установкой и в котором должен быть описан порядок эксплуатации инсинератора в пределах ограничений, 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 к выполнению инструкций, содержащихся в руководстве предприятия-изготовителя по эксплуатации, предусмотренном пунктом 7 настоящего правила.

9 Во время работы инсинераторов, установленных в соответствии с требованиями пункта 6.1 настоящего правила, должен осуществляться постоянный мониторинг температуры топочного газа на выходе из камеры сгорания. В инсинераторы непрерывной подачи отходы не должны подаваться, если температура топочного газа на выходе из камеры сгорания ниже 850°C. Инсинераторы с дозированной загрузкой должны быть спроектированы таким образом, чтобы температура топочного газа на выходе из камеры сгорания достигала 600°C в течение пяти минут после пуска и после этого стабилизировалась на уровне не ниже 850°C.

Правило 17

Приемные сооружения

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

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

без необоснованной задержки судов; и

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

2 Малые островные развивающиеся государства могут обеспечивать выполнение требований пункта 1 настоящего правила путем заключения региональных договоренностей, если вследствие уникальных особенностей этих государств такие договоренности являются единственным практически осуществимым способом удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности, составляют региональный план приемных сооружений с учетом руководства, разработанного Организацией.

Правительство каждой Стороны, участвующей в договоренности, проводит консультации с Организацией в целях рассылки Сторонам настоящей Конвенции:

- .1 информации о том, каким образом в региональном плане приемных сооружений учитываются положения руководства;
- .2 сведений о выделенных региональных центрах приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых возможности имеющихся сооружений ограничены.

3 Если, с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией, тот или иной порт или терминал Стороны расположен на удалении от промышленной инфраструктуры, необходимой для обработки и переработки веществ, указанных в пункте 1 настоящего правила, или не имеет такой инфраструктуры и поэтому не может принимать такие вещества, эта Сторона информирует Организацию о любом таком

порте или терминале, с тем чтобы эта информация могла быть разослана всем Сторонам и государствам-членам Организации для сведения и принятия любых соответствующих мер. Каждая Сторона, которая предоставила Организации такую информацию, также уведомляет Организацию о своих портах и терминалах, в которых имеются приемные сооружения для обработки и переработки таких веществ.

4 Каждая Сторона уведомляет Организацию обо всех случаях отсутствия предусмотренных настоящим правилом сооружений или их предполагаемого несоответствия установленным требованиям в целях информирования об этом членов Организации.

Правило 18

Наличие и качество судового топлива

Наличие судового топлива

1 Каждая Сторона принимает все разумные меры для обеспечения наличия судового топлива, соответствующего настоящему Приложению, и информирует Организацию о наличии соответствующего требованиям судового топлива в своих портах и терминалах.

2.1 Если Сторона устанавливает, что судно не соблюдает требования к судовому топливу, изложенные в настоящем Приложении, то компетентный орган данной Стороны имеет право потребовать, чтобы судно:

- .1 предоставило сведения о мерах, принятых с целью обеспечения соответствия требованиям; и
- .2 предоставило доказательства того, что были предприняты попытки приобрести соответствующее требованиям судовое топливо согласно плану рейса судна, что, если такое топливо отсутствовало в месте планируемой закупки, были предприняты попытки найти альтернативные источники такого топлива и что, несмотря на все усилия, направленные на приобретение соответствующего требованиям топлива, закупить такое топливо не удалось.

2.2 От судов не должно требоваться, чтобы они отклонялись от запланированного маршрута или неоправданно откладывали рейс с целью обеспечения соответствия требованиям.

2.3 Если судно предоставляет информацию, указанную в пункте 2.1 настоящего правила, Сторона учитывает все соответствующие обстоятельства и представленные доказательства при определении того, какие действия надлежит предпринять, включая отказ от принятия мер контроля.

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

2.5 Сторона уведомляет Организацию о случаях предоставления судном доказательств отсутствия соответствующего требованиям судового топлива.

Качество судового топлива

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

- .1 за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3.2 настоящего правила:
 - .1.1 судовое топливо должно являться смесью углеводородов, полученных в процессе переработки нефти. Это не препятствует добавлению в небольших количествах присадок, предназначенных для улучшения определенных рабочих характеристик;
 - .1.2 судовое топливо не должно содержать неорганических кислот; и
 - .1.3 судовое топливо не должно содержать никаких добавок или химических отходов, которые:
 - .1 угрожают безопасности судов, или отрицательно влияют на работу механизмов, или
 - .2 вредны для персонала, или
 - .3 в целом способствуют дополнительному загрязнению воздушной среды.
- .2 предназначенное для сгорания судовое топливо, полученное иными чем переработка нефти методами, не должно:
 - .2.1 содержать серу в количестве, превышающем применимые значения, установленные правилом 14 настоящего Приложения;
 - .2.2 приводить к превышению двигателем применимых пределов выбросов NO_x , предусмотренных пунктами 3, 4, 5.1.1 и 7.4 правила 13;
 - .2.3 содержать неорганических кислот; и
 - .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 и 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 таким видам газового топлива, как сжиженный природный газ, сжатый природный газ и сжиженный нефтяной газ. Поставщик должен документально подтверждать содержание серы в газовом топливе, поставляемом на судно специально для сгорания на этом судне.

5 На каждом судне, подпадающем под действие правил 5 и 6 настоящего Приложения, подробные сведения о предназначенном для сгорания судовом топливе, поставленном на судно и используемом на его борту, фиксируются в накладной на поставку бункерного топлива, которая должна содержать по меньшей мере ту информацию, которая указана в дополнении V к настоящему Приложению.

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

7.1 Компетентный орган Стороны может проверять накладные на поставку бункерного топлива на любом судне, к которому применяется настоящее Приложение, когда судно находится в ее порту или у ее удаленного от берега терминала; он может снимать копии со всех накладных на поставку и может требовать от капитана или лица, ответственного за судно, удостоверения того, что каждая такая копия является верной копией соответствующей накладной на поставку бункерного топлива. Компетентный орган может также проверять содержащиеся в каждой накладной сведения путем консультаций с портом, где была выдана накладная.

7.2 Проверка накладных на поставку бункерного топлива и снятие заверенных копий компетентным органом согласно пункту 7 настоящего правила должны осуществляться с максимально возможной оперативностью, чтобы не вызвать необоснованной задержки судна.

8.1 Накладная на поставку бункерного топлива должна сопровождаться репрезентативным образцом поставленного судового топлива с учетом руководства, разработанного Организацией. По завершении бункеровки образец должен быть опечатан и подписан представителем поставщика и капитаном или лицом командного состава, ответственным за бункеровку, и храниться под контролем судна до тех пор, пока судовое топливо не будет в значительной степени израсходовано, но в любом случае в течение не менее 12 месяцев с момента поставки.

8.2 Если Сторона требует проведения анализа репрезентативного образца, то для определения того, отвечает ли судовое топливо требованиям настоящего Приложения, такой анализ проводится в соответствии с процедурой проверки, изложенной в дополнении VI к настоящему Приложению.

9 Стороны обязуются обеспечивать, чтобы назначенные ими компетентные органы:

- .1 вели реестр местных поставщиков судового топлива;
- .2 требовали, чтобы местные поставщики в соответствии с настоящим правилом предоставляли накладные на поставку бункерного топлива и его образцы, удостоверенные поставщиками судового топлива в подтверждение того, что судовое топливо удовлетворяет требованиям правил 14 и 18 настоящего Приложения;
- .3 требовали от местных поставщиков сохранять копии накладных на поставку бункерного топлива в течение по меньшей мере трех лет для проверки и верификации государством порта, если возникнет такая необходимость;
- .4 принимали соответствующие меры в отношении поставщиков судового топлива в случае выявления фактов поставки ими судового топлива, не

соответствующего указанному в накладной на поставку бункерного топлива;

- .5 информировали Администрацию о любых выявленных случаях приема судами судового топлива, не соответствующего требованиям правил 14 или 18 настоящего Приложения; и
- .6 информировали Организацию обо всех случаях невыполнения поставщиками судового топлива требований, указанных в правилах 14 или 18 настоящего Приложения, в целях извещения об этом Сторон и государств-членов Организации.

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

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

11 В отношении каждого судна валовой вместимостью 400 и более, совершающего плановые рейсы с частыми и регулярными заходами в порты, Администрация, после получения соответствующей заявки и проведения консультаций с затронутыми государствами, может решить, что соответствие пункту 6 настоящего правила может быть оформлено иным способом, в схожей степени демонстрирующим соответствие требованиям правил 14 и 18 настоящего Приложения.

Глава 4 – Правила по углеродоемкости международного судоходства

Правило 19

Применение

- 1 Настоящая глава применяется ко всем судам валовой вместимостью 400 и более.
- 2 Положения настоящей главы не применяются:
 - .1 к судам, которые совершают рейсы исключительно в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого эти суда имеют право плавать. При этом каждая Сторона должна путем принятия надлежащих мер обеспечивать, чтобы такие суда строились и эксплуатировались в соответствии с требованиями главы 4 настоящего Приложения, насколько это разумно и практически выполнимо.
 - .2 к судам, которые не приводятся в движение механическими средствами, а также к платформам, включая ПУПХВ, ПУХ и буровые платформы, независимо от того, как они приводятся в движение.
- 3 Правила 22, 23, 24 и 25 настоящего Приложения не применяются к судам с нетрадиционными пропульсивными установками, при этом правила 22 и 24 применяются

к круизным пассажирским судам с нетрадиционными пропульсивными установками и к судам для перевозки СПГ с традиционными и нетрадиционными пропульсивными установками, которые поставлены 1 сентября 2019 года или после этой даты, как это определено в правиле 2.2.1, а правила 23 и 25 применяются к круизным пассажирским судам с нетрадиционными пропульсивными установками и к судам для перевозки СПГ с традиционными и нетрадиционными пропульсивными установками. Правила 22, 23, 24, 25 и 28 не применяются к судам категории А, как они определены в Полярном кодексе.

4 Несмотря на положения пункта 1 настоящего правила, Администрация может освободить судно валовой вместимостью 400 и более от выполнения требований правил 22 и 24 настоящего Приложения.

5 Пункт 4 настоящего правила не применяется к судам валовой вместимостью 400 и более:

- .1 контракт на постройку которых был заключен 1 января 2017 года или после этой даты; или,
- .2 при отсутствии контракта на постройку, – киль которых был заложен или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или
- .3 поставка которых была осуществлена 1 июля 2019 года или после этой даты; или
- .4 в случаях значительного переоборудования новых или существующих судов, как оно определено в правиле 2.2.17 настоящего Приложения, 1 января 2017 года или после этой даты, которое подпадает под действие правил 5.4.2 и 5.4.3 настоящего Приложения.

6 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает применение пункта 4 либо приостанавливает или отменяет применение данного пункта к судну, имеющему право плавать под ее флагом, или же отказывает ему в применении данного пункта, незамедлительно сообщает подробную информацию об этом Организации для ее рассылки Сторонам настоящего Протокола для сведения.

Правило 20

Цель

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы обеспечить снижение углеродоемкости международного судоходства путем принятия мер, направленных на достижение целевых показателей, указанных в *Первоначальной стратегии ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов*.

Правило 21

Функциональные требования

Для достижения цели, изложенной в правиле 20 настоящего Приложения, судно, к которому применяются положения настоящей главы, должно надлежащим образом соответствовать следующим функциональным требованиям по снижению углеродоемкости:

- .1 техническим требованиям к углеродоемкости, предусмотренным правилами 22, 23, 24 и 25 настоящего Приложения; и

- .2 эксплуатационным требованиям к углеродоемкости, предусмотренным правилами 26, 27 и 28 настоящего Приложения.

Правило 22

Фактический конструктивный коэффициент энергоэффективности (фактический ККЭЭ)

- 1 Фактический 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 данное судно в качестве вновь построенного судна,

которое подпадает под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–2.2.16, 2.2.20, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения. Фактический ККЭЭ вычисляется для каждого судна отдельно и отражает расчетные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности; он сопровождается технической документацией по ККЭЭ, в которой содержится информация, необходимая для расчета фактического ККЭЭ, и описание порядка его вычисления. Фактический ККЭЭ верифицируется на основании технической документации по ККЭЭ либо Администрацией, либо любой организацией, должным образом уполномоченной ею.

2 Фактический ККЭЭ вычисляется с учетом руководства, разработанного Организацией.

3 В отношении каждого судна, подпадающего под действие правила 24 настоящего Приложения, Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, сообщает Организации с помощью электронных средств связи значения требуемого и фактического ККЭЭ и соответствующую информацию с учетом руководства, разработанного Организацией:

- .1 в течение семи месяцев после завершения освидетельствования, предусмотренного правилом 5.4 настоящего Приложения; или
- .2 в течение семи месяцев с 1 апреля 2022 года в отношении судов, поставленных до 1 апреля 2022 года.

Правило 23

Фактический коэффициент энергоэффективности существующего судна (фактический КЭСС)

- 1 Фактический КЭСС вычисляется:
 - .1 для каждого судна; и
 - .2 для каждого судна, подвергшегося значительному переоборудованию,

которое подпадает под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения. Фактический

КЭСС вычисляется для каждого судна отдельно и отражает расчетные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности; он сопровождается технической документацией по КЭСС, в которой содержится информация, необходимая для расчета фактического КЭСС, и описание порядка его вычисления. Фактический КЭСС верифицируется на основании технической документации по КЭСС либо Администрацией, либо любой организацией, должным образом уполномоченной ею.

2 Фактический КЭСС вычисляется с учетом руководства, разработанного Организацией.

3 Несмотря на пункт 1 настоящего правила, для каждого судна, к которому применяется правило 22 настоящего Приложения, в качестве фактического КЭСС может использоваться фактический ККЭЭ, верифицированный Администрацией или любой организацией, должным образом уполномоченной ею, в соответствии с правилом 22.1 настоящего Приложения, если величина фактического ККЭЭ равна величине требуемого КЭСС или меньше нее, как предусмотрено правилом 25 настоящего Приложения. В этом случае фактический КЭСС верифицируется на основе технической документации по ККЭЭ.

Правило 24

Требуемый ККЭЭ

1 У 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 данное судно в качестве вновь построенного судна,

которое подпадает под одну из категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения, и к которому применяются положения настоящей главы, фактический ККЭЭ должен быть таким, чтобы:

$$\text{Фактический ККЭЭ} \leq \text{требуемый ККЭЭ} = \left(1 - \frac{X}{100}\right) \cdot \text{значение базовой линии},$$

где X – указанный в таблице 1 понижающий коэффициент для определения требуемого ККЭЭ исходя из базовой линии ККЭЭ.

2 Для каждого нового и существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает данное судно в качестве вновь построенного судна, должен вычисляться фактический ККЭЭ и он должен отвечать требованию пункта 1 настоящего правила, причем применимый понижающий коэффициент должен соответствовать типу и размеру переоборудованного судна на дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, на дату начала переоборудования.

Таблица 1. Понижающие коэффициенты для определения ККЭЭ исходя из базовой линии ККЭЭ (в процентах)

Тип судна	Размер	Этап 0 1 января 2013 года – 31 де- кабря 2014 года	Этап 1 1 января 2015 года – 31 де- кабря 2019 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 марта 2022 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 де- кабря 2024 года	Этап 3 начиная с 1 ап- реля 2022 года	Этап 3 начиная с 1 ян- варя 2025 года
Навалоч- ное судно	дедвейтом 20 000 т и более	0	10		20		30
	дедвейтом 10 000 т и бо- лее, но менее 20 000 т	не при- менимо	0-10*		0-20*		0-30*
Газовоз	дедвейтом 15 000 т и более	0	10	20		30	
	дедвейтом 10 000 т и бо- лее, но менее 15 000 т	0	10		20		30
	дедвейтом 2 000 т и бо- лее, но менее 10 000 т	не при- менимо	0-10*		0-20*		0-30*
Танкер	дедвейтом 20 000 т и более	0	10		20		30
	дедвейтом 4 000 т и бо- лее, но менее 20 000 т	не при- менимо	0-10*		0-20*		0-30*
Контейне- ровоз	дедвейтом 200 000 т и более	0	10	20		50	
	дедвейтом 120 000 т и бо- лее, но менее 200 000 т	0	10	20		45	
	дедвейтом 80 000 т и бо- лее, но менее 120 000 т	0	10	20		40	
	дедвейтом 40 000 т и бо- лее, но менее 80 000 т	0	10	20		35	
	дедвейтом 15 000 т и бо- лее, но менее 40 000 т	0	10	20		30	

Тип судна	Размер	Этап 0 1 января 2013 года – 31 де- кабря 2014 года	Этап 1 1 января 2015 года – 31 де- кабря 2019 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 марта 2022 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 де- кабря 2024 года	Этап 3 начиная с 1 ап- реля 2022 года	Этап 3 начиная с 1 ян- варя 2025 года
	дедвейтом 10 000 т и бо- лее, но менее 15 000 т	не при- менимо	0-10*	0-20*		15-30*	
Судно для перевозки генераль- ных грузов	дедвейтом 15 000 т и более	0	10	15		30	
	дедвейтом 3 000 т и бо- лее, но менее 15 000 т	не при- менимо	0-10*	0-15*		0-30*	
Рефриже- раторное судно	дедвейтом 5 000 т и бо- лее	0	10		15		30
	дедвейтом 3 000 т и бо- лее, но менее 5 000 т	не при- менимо	0-10*		0-15*		0-30*
Комбини- рованное судно	дедвейтом 20 000 т и более	0	10		20		30
	дедвейтом 4 000 т и бо- лее, но менее 20 000 т	не при- менимо	0-10*		0-20*		0-30*
Судно для перевозки СПГ***	дедвейтом 10 000 т и более	не при- менимо	10**	20		30	
Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспорт- ных средств)***	дедвейтом 10 000 т и более	не при- менимо	5**		15		30

Тип судна	Размер	Этап 0 1 января 2013 года – 31 де- кабря 2014 года	Этап 1 1 января 2015 года – 31 де- кабря 2019 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 марта 2022 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 де- кабря 2024 года	Этап 3 начиная с 1 ап- реля 2022 года	Этап 3 начиная с 1 ян- варя 2025 года
Грузовое судно ро-ро***	дедвейтом 2 000 т и бо- лее	не при- менимо	5**		20		30
	дедвейтом 1 000 т и бо- лее, но менее 2 000 т	не при- менимо	0-5*,**		0-20*		0-30*
Пассажи- рское судно ро-ро***	дедвейтом 1 000 т и бо- лее	не при- менимо	5**		20		30
	дедвейтом 250 т и более, но менее 1 000 т	не при- менимо	0-5*,**		0-20*		0-30*
Круизное пассажи- рское судно*** с нетрадици- онной про- пульсивной установкой	валовой вме- стимостью 85 000 и бо- лее	не при- менимо	5**	20		30	
	валовой вме- стимостью 25 000 и бо- лее, но менее 85 000	не при- менимо	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* Понижающий коэффициент подлежит линейной интерполяции между двумя значениями в зависимости от размеров судна. Меньшее значение понижающего коэффициента должно применяться к судам меньших размеров.

** Этап 1 начинается для этих судов 1 сентября 2015 года.

*** Понижающий коэффициент применяется к тем судам, которые поставлены 1 сентября 2019 года или после этой даты, как определено пунктом 2.1 правила 2.

Примечание: «не применимо» означает, что требуемый ККЭЭ не применяется.

3 Значения базовой линии рассчитываются следующим образом:

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

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

Таблица 2. Параметры для определения базовых значений для различных типов судов

Тип судна, определенный в правиле 2	a	b	c
2.2.5 Навалочное судно	961,79	дедвейт судна, если дедвейт ≤ 279 000 279 000, если дедвейт > 279 000	0,477
2.2.7 Комбинированное судно	1219,00	дедвейт судна	0,488
2.2.9 Контейнеровоз	174,22	дедвейт судна	0,201
2.2.11 Круизное пассажирское судно с нетрадиционной пропульсивной установкой	170,84	валовая вместимость судна	0,214
2.2.14 Газовоз	1120,00	дедвейт судна	0,456
2.2.15 Судно для перевозки генеральных грузов	107,48	дедвейт судна	0,216
2.2.16 Судно для перевозки СПГ	2253,7	дедвейт судна	0,474
2.2.22 Рефрижераторное судно	227,01	дедвейт судна	0,244
2.2.26 Грузовое судно ро-ро	1405,15	дедвейт судна	0,498
	1686,17*	дедвейт судна, если дедвейт ≤ 17 000* 17 000, если дедвейт > 17 000*	
2.2.27 Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств)	(дедвейт/валовая вместимость) ^{-0,7} · 780,36, если дедвейт/валовая вместимость < 0,3 1812,63, если дедвейт/валовая вместимость ≥ 0,3	дедвейт судна	0,471
2.2.28 Пассажирское судно ро-ро	752,16	дедвейт судна	0,381
	902,59*	дедвейт судна, если дедвейт ≤ 10 000* 10 000, если дедвейт > 10 000*	
2.2.29 Танкер	1218,80	дедвейт судна	0,488

* Подлежит использованию начиная с этапа 2.

4 Если конструкция судна допускает его отнесение более чем к одному из типов судов, указанных в таблице 2, к такому судну применяется требуемый ККЭЭ, являющий наиболее «жестким» (наименьшим).

5 У каждого судна, к которому применяется настоящее правило, установленная пропульсивная мощность должна быть не менее той пропульсивной мощности, которая

необходима для поддержания маневренности судна при неблагоприятных условиях, как это определено в руководстве, разработанном Организацией.

6 В начале этапа 1 и в середине этапа 2 Организация проводит обзор состояния технологических разработок и в случае необходимости изменяет периоды времени, параметры базовых линий ККЭЭ для соответствующих типов судов и понижающие коэффициенты, приведенные в настоящем правиле.

Правило 25
Требуемый КЭСС

1 У:

- .1 каждого судна; и
- .2 каждого судна, подвергшегося значительному переоборудованию,

которое подпадает под одну из категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения, и к которому применяются положения настоящей главы, фактический КЭСС должен быть таким, чтобы:

$$\text{Фактический КЭСС} \leq \text{требуемый КЭСС} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \cdot \text{значение базовой линии ККЭЭ},$$

где Y – указанный в таблице 3 понижающий коэффициент для определения требуемого КЭСС исходя из базовой линии ККЭЭ.

Таблица 3. *Понижающие коэффициенты для определения КЭСС исходя из базовой линии ККЭЭ (в процентах)*

Тип судна	Размер	Понижающий коэффициент
Навалочное судно	дедвейтом 200 000 т и более	15
	дедвейтом 20 000 т и более, но менее 200 000 т	20
	дедвейтом 10 000 т и более, но менее 20 000 т	0-20*
Газовоз	дедвейтом 15 000 т и более	30
	дедвейтом 10 000 т и более, но менее 15 000 т	20
	дедвейтом 2000 т и более, но менее 10 000 т	0-20*
Танкер	дедвейтом 200 000 т и более	15
	дедвейтом 20 000 т и более, но менее 200 000 т	20
	дедвейтом 4 000 т и более, но менее 20 000 т	0-20*
Контейнеровоз	дедвейтом 200 000 т и более	50
	дедвейтом 120 000 т и более, но менее 200 000 т	45
	дедвейтом 80 000 т и более, но менее 120 000 т	35
	дедвейтом 40 000 т и более, но менее 80 000 т	30
	дедвейтом 15 000 т и более, но менее 40 000 т	20
	дедвейтом 10 000 т и более, но менее 15 000 т	0-20*
Судно для перевозки генеральных грузов	дедвейтом 15 000 т и более	30
	дедвейтом 3 000 т и более, но менее 15 000 т	0-30*
Рефрижераторное судно	дедвейтом 5 000 т и более	15
	дедвейтом 3 000 т и более, но менее 5 000 т	0-15*
	дедвейтом 20 000 т и более	20

Тип судна	Размер	Понижающий коэффициент
Комбинированное судно	дедвейтом 4 000 т и более, но менее 20 000 т	0-20*
Судно для перевозки СПГ	дедвейтом 10 000 т и более	30
Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств)	дедвейтом 10 000 т и более	15
Грузовое судно ро-ро	дедвейтом 2 000 т и более	5
	дедвейтом 1 000 т и более, но менее 2 000 т	0-5*
Пассажирское судно ро-ро	дедвейтом 1 000 т и более	5
	дедвейтом 250 т и более, но менее 1 000 т	0-5*
Круизное пассажирское судно с нетрадиционной пропульсивной установкой	валовой вместимостью 85 000 и более	30
	валовой вместимостью 25 000 и более, но менее 85 000	0-30*

* Понижающий коэффициент подлежит линейной интерполяции между двумя значениями в зависимости от размеров судна. Меньшее значение понижающего коэффициента должно применяться к судам меньших размеров.

2 Значения базовых линий ККЭЭ рассчитываются в соответствии с правилами 24.3 и 24.4 настоящего Приложения. Для грузовых и пассажирских судов ро-ро применяется значение базовой линии, которое должно использоваться начиная с этапа 2 и далее согласно правилу 24.3 настоящего Приложения.

3 К 1 января 2026 года Организация должна завершить обзор по оценке эффективности настоящего правила с учетом всех соответствующих руководств, разработанных Организацией. Если по итогам обзора Стороны примут решение о внесении поправок в настоящее правило, такие поправки должны быть приняты и введены в действие в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции.

Правило 26

План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС)

1 На каждом судне должен иметься специально разработанный для него План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС). Он может являться частью судовой системы управления безопасностью (СУБ). ПУЭС должен разрабатываться и пересматриваться с учетом руководства, принятого Организацией.

2 У судна валовой вместимостью 5000 и более ПУЭС должен включать описание методологии, которая будет использоваться для сбора данных, требуемых правилом 27.1 настоящего Приложения, и процедур, которые будут применяться для предоставления данных Администрации судна.

3 У судна валовой вместимостью 5000 и более, которое подпадает под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения:

- .1 1 января 2023 года или до этой даты ПУЭС должен включать:
 - .1 описание методологии, которая будет использоваться для расчета фактического годового эксплуатационного CII судна, требуемого правилом 28 настоящего Приложения, и процедур, которые будут применяться для предоставления информации о значении этого показателя Администрации судна;
 - .2 требуемый годовой эксплуатационный CII, рассчитанный в соответствии с правилом 28 настоящего Приложения на следующие три года;
 - .3 план осуществления с описанием того, каким образом в течение следующих трех лет будет обеспечиваться соответствие требуемому годовому эксплуатационному CII; и
 - .4 процедуру самооценки и совершенствования.
- .2 ПУЭС судна, которому в соответствии с правилом 28 настоящего Приложения присваивается рейтинг D в течение трех лет подряд или рейтинг E, должен быть пересмотрен в соответствии с правилом 28.8 настоящего Приложения для включения в него плана корректирующих мер, направленных на достижение требуемого годового эксплуатационного CII.
- .3 ПУЭС подлежит проверке и аудиту со стороны компании с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией.

Правило 27

Сбор и предоставление данных по расходу топлива судами

- 1 Начиная с 2019 календарного года каждое судно валовой вместимостью 5000 и более должно собирать данные, указанные в дополнении IX к настоящему Приложению, за этот и каждый последующий календарный год или его часть, в зависимости от обстоятельств, в соответствии с методологией, включенной в ПУЭС.
- 2 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 4, 5 и 6 настоящего правила, в конце каждого календарного года судно должно агрегировать данные за этот календарный год или его часть, в зависимости от обстоятельств.
- 3 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 4, 5 и 6 настоящего правила, в течение трех месяцев после окончания каждого календарного года судно должно предоставить своей Администрации или любой организации, должным образом уполномоченной ею, агрегированное значение для каждого элемента данных, указанного в дополнении IX к настоящему Приложению, с помощью электронных средств связи и с использованием стандартного формата, который должен быть разработан Организацией.
- 4 В случае передачи судна от одной Администрации другой это судно должно в день завершения передачи или в другой по возможности максимально приближенный к нему день предоставить Администрации, которая передала судно, или любой организации, должным образом уполномоченной ею, агрегированные данные, указанные в дополнении IX к настоящему Приложению, за период календарного года, являющийся подотчетным для этой Администрации, и, по предварительному запросу данной Администрации, дезагрегированные данные.

5 В случае перехода от одной компании к другой судно должно в день завершения передачи или в другой по возможности максимально приближенный к нему день предоставить своей Администрации или любой организации, должным образом уполномоченной ею⁴¹, агрегированные данные, указанные в дополнении IX к настоящему Приложению, за период календарного года, являющийся подотчетным для этой компании, и, по запросу своей Администрации, дезагрегированные данные.

6 В случае одновременного перехода от одной Администрации к другой и от одной компании к другой применяются положения пункта 4 настоящего правила.

7 Данные должны быть проверены в соответствии с процедурами, установленными Администрацией, с учетом руководства, разработанного Организацией.

8 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 4, 5 и 6 настоящего правила, дезагрегированные данные за предыдущий календарный год, лежащие в основе предоставленных данных, которые указаны в дополнении IX к настоящему Приложению, должны быть легко доступны в течение не менее 12 месяцев по окончании этого календарного года и должны предоставляться Администрации по запросу.

9 Администрация должна обеспечить передачу данных, указанных в дополнении IX к настоящему Приложению и предоставленных ее зарегистрированными судами валовой вместимостью 5000 и более, в базу данных ИМО по расходу топлива судами с помощью электронных средств связи и с использованием стандартного формата, который должен быть разработан Организацией, не позднее чем через один месяц после выдачи этим судам актов о соответствии.

10 На основании предоставленных данных, переданных в базу данных ИМО по расходу топлива судами, Генеральный секретарь Организации составляет для Комитета по защите морской среды ежегодный отчет, включающий собранные данные в обобщенном виде, сведения о статусе недостающих данных, а также другую соответствующую информацию, которую может запросить Комитет.

11 Генеральный секретарь Организации предоставляет Администрации судна, к которому применяется правило 28 настоящего Приложения, доступ ко всем данным, поступившим в базу данных ИМО по расходу топлива судами в отношении этого судна за весь предшествующий календарный год.

12 Генеральный секретарь Организации ведет обезличенную базу данных таким образом, чтобы идентифицировать конкретное судно было невозможно. Стороны получают доступ к обезличенным данным исключительно в целях их анализа и учета.

13 Базу данных ИМО по расходу топлива судами должен вести и контролировать Генеральный секретарь Организации в соответствии с руководствами, которые должны быть разработаны Организацией.

Правило 28

Эксплуатационная углеродоемкость

Фактический годовой показатель эксплуатационной углеродоемкости (фактический годовой эксплуатационный CII)

1 По окончании 2023 календарного года и каждого последующего календарного года для каждого судна валовой вместимостью 5000 и более, которое подпадает под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–

2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения, рассчитывается фактический годовой эксплуатационный СII за 12-месячный период с 1 января по 31 декабря предшествующего календарного года с использованием данных, собранных в соответствии с правилом 27 настоящего Приложения, и с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией.

2 В течение трех месяцев после окончания каждого календарного года судно должно сообщить своей Администрации или любой организации, должным образом уполномоченной ею, фактический годовой эксплуатационный СII с помощью электронных средств коммуникации и с использованием стандартного формата, который должен быть разработан Организацией.

3 Несмотря на пункты 1 и 2 настоящего правила, в случае любой передачи судна, указанной в правилах 27.4, 27.5 или 27.6 и завершенной после 1 января 2023 года, судно должно по окончании календарного года, в котором произошла передача, рассчитать и сообщить фактический годовой эксплуатационный СII за полный 12-месячный период с 1 января по 31 декабря календарного года, в течение которого произошла передача, в соответствии с правилами 28.1 и 28.2 для проверки согласно правилу 6.6 настоящего Приложения и с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией. Ничто в настоящем правиле не освобождает ни одно судно от его обязательств по представлению отчетности в соответствии с правилом 27 или данным правилом настоящего Приложения.

Требуемый годовой показатель эксплуатационной углеродоемкости (требуемый годовой эксплуатационный СII)

4 Для каждого судна валовой вместимостью 5000 и более, которое подпадает под одну или более категорий, указанных в правилах 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14–2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26–2.2.29 настоящего Приложения, требуемый годовой эксплуатационный СII определяется следующим образом:

$$\text{Требуемый годовой эксплуатационный СII} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot \text{СII}_R,$$

где

Z – годовой понижающий коэффициент, обеспечивающий непрерывное улучшение эксплуатационной углеродоемкости судна в пределах диапазона соответствующего рейтинга; и

СII_R – базовое значение.

5 Годовой понижающий коэффициент Z и базовое значение СII_R являются величинами, определяемыми с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией.

Рейтинг эксплуатационной углеродоемкости

6 Фактический годовой эксплуатационный СII фиксируется в документах и сверяется с требуемым годовым эксплуатационным СII для определения рейтинга эксплуатационной углеродоемкости А, В, С, D или Е (которые соответствуют очень высокому, высокому, среднему, низкому и очень низкому уровням эффективности) либо Администрацией, либо любой организацией, должным образом уполномоченной ею, с учетом руководства, разработанного Организацией. Среднее значение диапазона рейтинга С должно быть равно значению требуемого годового эксплуатационного СII, определяемому согласно пункту 4 настоящего правила.

Корректирующие меры и стимулы

7 Судно, которому присваивается рейтинг D в течение трех лет подряд или рейтинг E, должно разработать план корректирующих мер, направленных на достижение требуемого годового эксплуатационного CII.

8 ПУЭС должен быть пересмотрен соответствующим образом с целью включения в него плана корректирующих мер с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией. Пересмотренный ПУЭС направляется для проверки Администрации или любой организации, должным образом уполномоченной ею, предпочтительно одновременно с представлением информации о фактическом годовом эксплуатационном CII в соответствии с пунктом 2 настоящего правила, но ни в коем случае не позднее чем через 1 месяц после него.

9 Судно, которому присваивается рейтинг D в течение трех лет подряд или рейтинг E, должно надлежащим образом осуществить запланированные корректирующие меры в соответствии с пересмотренным ПУЭС.

10 Администрациям, портовым властям и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется поощрять суда, имеющие рейтинги A и B.

Обзор

11 К 1 января 2026 года Организация должна завершить обзор по оценке:

- .1 эффективности настоящего правила с точки зрения снижения углеродоемкости международного судоходства;
- .2 необходимости в усилении корректирующих мер и иных действиях по устранению недостатков, включая возможное введение дополнительных требований к КЭСС;
- .3 необходимости в совершенствовании механизма контроля за соблюдением требований;
- .4 необходимости в совершенствовании системы сбора данных; и
- .5 пересмотра коэффициента Z и значений CII_R.

Если на основании данного обзора Стороны примут решение о внесении поправок в настоящее правило, такие поправки должны быть приняты и введены в действие в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции.

Правило 29

Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологий в области повышения энергоэффективности судов

1 Администрации, в сотрудничестве с Организацией и другими международными структурами, должны, действуя напрямую или через Организацию, оказывать содействие и поддержку государствам, которые обращаются с просьбой о предоставлении им технической помощи, в первую очередь развивающимся странам.

2 Администрация Стороны должна в рамках национальной нормативно-законодательной базы и политики осуществлять активное сотрудничество с другими Сторонами

с целью содействия разработке технологий и передаче технологий и информации государствам, которые обращаются с просьбой об оказании им технической помощи, в первую очередь развивающимся государствам, в связи с осуществлением мер по выполнению требований главы 4 настоящего Приложения, в частности правил 19.4–19.6.

Глава 5 – Проверка соблюдения положений настоящего Приложения

Правило 30

Применение

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

Правило 31

Проверка соблюдения положений

1 Каждая Сторона подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью подтверждения соблюдения и осуществления положений настоящего Приложения.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за обеспечение реализации Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией.

3 Каждая Сторона несет ответственность за содействие проведению проверки и осуществление программы мер, принятой по ее результатам, на основе руководства, разработанного Организацией.

4 Проверки всех Сторон:

- .1 основываются на общем графике, разработанном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией; и
- .2 проводятся с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией.

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

Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Номер ИМО

Порт регистрации

Валовая вместимость

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.

Настоящее свидетельство действительно до (дд.мм.гггг), при условии прохождения освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.

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

Выдано в

(место выдачи Свидетельства)

Дата (дд.мм.гггг)

(дата выдачи)

*(подпись уполномоченного должностного
лица, выдавшего Свидетельство)*

(печать или штамп уполномоченного органа)

ЕЖЕГОДНОЕ/ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ
В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛОМ 9.8.3

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

Подписано
(подпись уполномоченного
должностного лица)

Место

Дата (дд.мм.гггг)

(печать или штамп уполномоченного органа)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ СРОК ЕГО ДЕЙСТВИЯ
МЕНЕЕ ПЯТИ 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 уполномоченного органа)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ЗАВЕРШЕНИЯ 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 уполномоченного органа)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ДО
ПРИБЫТИЯ СУДНА В ПОРТ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ИЛИ НА
ПЕРИОД ОТСРОЧКИ В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 9.5 ИЛИ 9.6

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

Подписано
(подпись уполномоченного
должностного лица)

Место

Дата (дд.мм.гггг)

(печать или штамп уполномоченного органа)

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 уполномоченного органа)

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 уполномоченного органа)

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

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ

Примечания

- 1 Настоящее Описание является неотъемлемым приложением к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на судне.
- 2 Описание должно быть составлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей свидетельство страны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.
- 3 Отметки в клеточках должны проставляться с использованием знака «х» для ответов «да» и «применяется» или знака «-» для ответов «нет» и «не применяется», в зависимости от случая.
- 4 Если не указано иное, под правилами, упоминаемыми в настоящем Описании, подразумеваются правила Приложения VI к Конвенции, а под резолюциями и циркулярами – резолюции и циркуляры, принятые Международной морской организацией.

1 Сведения о судне

1.1 Название судна

1.2 Номер ИМО

1.3 Дата закладки киля или начала подобной стадии постройки судна (дд.мм.гггг)

1.4 Длина (L) в метрах

2 Контроль за выбросами с судов

2.1 *Озоноразрушающие вещества* (правило 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения и других систем и оборудования, содержащих отличные от гидрохлорфторуглеродов (ГХФУ) озоноразрушающие вещества и установленных до 19 мая 2005 года:

Система или оборудование	Расположение на судне	Вещество

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих ГХФУ и установленных до 1 января 2020 года:

Система или оборудование	Расположение на судне	Вещество

2.2 Окислы азота (NO_x) (правило 13)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO _x 2008 года) (ОС = одобренное средство)		Двигатель №1	Двигатель №2	Двигатель №3	Двигатель №4	Двигатель №5
1	Предприятие-изготовитель и модель					
2	Серийный номер					
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2)					
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11)					
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12)					
6	Идентичный двигатель, установленный начиная с 1/1/2000 и освобожденный от требований согласно 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2					
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг)	13.2.1.1 и 13.2.2				
8b		13.2.1.2 и 13.2.3				
8c		13.2.1.3 и 13.2.3				
9a	Ярус I	13.3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Ярус II	13.4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Изъятия)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	Районы контроля выбросов NO _x по ярусу III	13.5.1.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ОС	установлено		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		не применимо		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Окислы серы (SO_x) и твердые частицы (правило 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами районов контроля выбросов, указанных в правиле 14.3, на нем используется:

- .1 судовое топливо с содержанием серы, не превышающим 0,50% по массе, что подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, и/или
 - .2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере не уступает эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим 0,50% по массе
- 2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районах контроля выбросов, указанных в правиле 14.3, на нем используется:
- .1 судовое топливо с содержанием серы, не превышающим 0,10% по массе, что подтверждается накладными на поставку бункерного топлива, и/или
 - .2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере не уступает эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим 0,10% по массе
- 2.3.3 На судне, на котором отсутствует одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, содержание серы в судовом топливе, перевозимом для использования на данном судне, не превышает 0,50% по массе, что подтверждено накладными на поставку бункерного топлива
- 2.3.4 На судне оборудована выделенная точка (точки) отбора проб в соответствии с правилом 14.10 или 14.11.
- 2.3.5 В соответствии с правилом 14.12 требование об оборудовании или выделении точки (точек) отбора проб в соответствии с правилом 14.10 или 14.11 не применимо к системе подачи судового топлива с низкой температурой вспышки, предназначенного для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна
- 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 На танкере, перевозящем сырую нефть, имеется одобренный план управления ЛОС
- 2.4.2.2 Номер одобрения плана управления ЛОС
- 2.5 *Сжигание на судне (правило 16)*

На судне имеется инсинератор:

- .1 который установлен 1 января 2000 года или после этой даты и соответствует:

- .1 резолюции МЕРС.76(40) с поправками⁸
- .2 резолюции МЕРС.244(66)
- .2 который установлен до 1 января 2000 года и соответствует:
 - .1 резолюции МЕРС.59(33) с поправками⁹
 - .2 резолюции МЕРС.76(40) с поправками¹⁰

2.6 *Эквиваленты* (правило 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые могут быть установлены на нем, либо других процедур, альтернативных видов судового топлива или методов обеспечения соответствия требованиям, используемых в качестве альтернативы предусмотренным настоящим Приложением:

Система или оборудование	Используемый эквивалент	Номер одобрения

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

Выдано в
(место выдачи Описания)

Дата (дд.мм.гггг)
(дата выдачи) (подпись уполномоченного должностного лица, выдавшего Описание)

(печать или штамп уполномоченного органа)

⁸ С поправками, внесенными резолюцией МЕРС.93(45).

⁹ С поправками, внесенными резолюцией МЕРС.92(45).

¹⁰ С поправками, внесенными резолюцией МЕРС.93(45).

Дополнение II

Испытательные циклы и весовые коэффициенты (правило 13)

Для проверки соответствия судовых дизельных двигателей применимым пределам выбросов NO_x, предусмотренным правилом 13 настоящего Приложения, используются следующие испытательные циклы и весовые коэффициенты с применением методики испытаний и метода расчетов, указанных в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 года.

- .1 К судовым двигателям с постоянной частотой вращения, используемым в качестве главной судовой пропульсивной установки, в том числе с дизель-электрическим приводом, применяется испытательный цикл E2.
- .2 К гребным установкам с винтом регулируемого шага применяется испытательный цикл E2.
- .3 К главным и вспомогательным двигателям, работающим по винтовой характеристике, применяется испытательный цикл E3.
- .4 К вспомогательным двигателям с постоянной частотой вращения применяется испытательный цикл D2.
- .5 К вспомогательным двигателям с переменной частотой вращения и переменной нагрузкой, не подпадающим под приведенные выше пункты, применяется испытательный цикл C1.

Испытательный цикл для *главной пропульсивной установки с постоянной частотой вращения* (включая установки с дизель-электрическим приводом и все гребные установки с винтом регулируемого шага)

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

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

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

Испытательный цикл для *вспомогательных двигателей с постоянной частотой вращения*

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

Испытательный цикл для вспомогательных двигателей 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%	0%
	Весовой коэффициент	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

У двигателей, подлежащих сертификации в соответствии с пунктом 5.1.1 правила 13, величина выбросов в каждой отдельной точке режима не должна превышать применимого предельного значения выбросов NO_x более чем на 50%, за исключением:

- .1 Точки режима 10% в испытательном цикле D2.
- .2 Точки режима 10% в испытательном цикле С1.
- .3 Точки режима, соответствующей холостому ходу, в испытательном цикле С1.

Дополнение III

Критерии и процедуры назначения районов контроля выбросов (правила 13.6 и 14.3)

1 Цели

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

1.2 Выбросы NO_x, SO_x и твердых частиц с морских судов способствуют повышению фоновых концентраций загрязнителей воздушной среды в городах и прибрежных районах во всем мире. К отрицательным последствиям для здоровья людей и окружающей среды, связанным с загрязнением воздушной среды, относятся преждевременная смертность, сердечно-легочные заболевания, рак легких, хронические респираторные заболевания, подкисление и эвтрофикация.

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

2 Процесс назначения районов контроля выбросов

2.1 Предложение о назначении контроля выбросов NO_x или SO_x и твердых частиц, либо всех трех типов выбросов может быть представлено Организации только Сторонами. Если тот или иной район входит в сферу общих интересов двух или более Сторон, им следует подготовить согласованное предложение.

2.2 Предложение о назначении определенного района в качестве района контроля выбросов должно быть представлено 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 данный район;
- .2 указание типа или типов выбросов, которые предлагается контролировать (т. е. NO_x или SO_x и твердые частицы, либо все три типа выбросов);
- .3 описание населения и экологических районов, находящихся под угрозой воздействия выбросов с судов;
- .4 оценку, указывающую на то, что выбросы с судов, эксплуатируемых в предлагаемом районе применения мер, способствуют повышению фоновых концентраций загрязнителей 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 воспроизводства биологических видов, критические среды обитания, качество воды, здоровье человека, а также районы культурного и научного значения, если это применимо. Должны быть указаны источники соответствующих данных, а также используемые методологии;

- .5 соответствующую информацию о метеорологических условиях в предлагаемом районе применения мер, о населении и экологических районах, находящихся под угрозой, включая сведения о преобладающих ветрах и о топографических, геологических, океанографических, морфологических или других условиях, которые способствуют повышению фоновых концентраций загрязнителей воздушной среды или отрицательному воздействию на окружающую среду;
- .6 описание характера судоходства в предлагаемом районе контроля выбросов, включая структуру и интенсивность такого судоходства;
- .7 описание мер контроля, которые приняты предлагающей Стороной или Сторонами в отношении наземных источников выбросов NO_x, SO_x и твердых частиц, затрагивающих находящиеся под угрозой население и экологические районы, и которые будут осуществляться одновременно с мерами, предлагаемыми к принятию в соответствии с положениями правил 13 и 14 Приложения VI; и
- .8 сведения об относительных расходах на сокращение выбросов с судов по сравнению с принимаемыми мерами контроля на суше, а также об экономических последствиях для судов, осуществляющих международные перевозки.

3.2 Географические границы района контроля выбросов должны основываться на соответствующих критериях, изложенных выше, включая выбросы и осадки с судов, эксплуатирующихся в предлагаемом районе, структуру и интенсивность перевозок и ветровой режим.

4 Процедуры оценки и утверждения 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 представляемое на утверждение предложение в соответствии с разделом 3 выше.

4.3 Район контроля выбросов назначается путем внесения в настоящее Приложение поправки, которая рассматривается, принимается и вступает в силу в соответствии со статьей 16 настоящей Конвенции.

5 Функционирование районов контроля выбросов

5.1 Сторонам, чьи суда эксплуатируются в том или ином районе, рекомендуется сообщать Организации о любых проблемах, связанных с функционированием данного района.

Дополнение IV

**Одобрение типа и эксплуатационные ограничения судовых инсинераторов
(правило 16)**

1 Судовые инсинераторы, описанные в правиле 16.6.1, должны иметь свидетельство ИМО об одобрении типа, выдаваемое на каждый инсинератор. Для получения такого свидетельства инсинератор должен быть спроектирован и изготовлен в соответствии с одобренными стандартными требованиями, как указано в правиле 16.6.1. Каждая модель должна под надзором Администрации пройти соответствующие рабочие испытания для одобрения типа на предприятии-изготовителе или в одобренном испытательном центре с использованием следующих стандартных спецификаций топлива/отходов, установленных для испытаний по одобрению типа, в целях проверки того, что инсинератор функционирует в пределах эксплуатационных ограничений, указанных в пункте 2 настоящего дополнения:

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

Твердые отходы, состоящие из:	50% 50% примерно 30% бумаги, " " 40% картона, " 10% ветоши, " 20% пластмассы.	пищевых отходов; мусора, содержащего
-------------------------------	---	---

В смеси может содержаться до 50% влаги и до 7% негорючих твердых веществ.

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

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

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

Максимальное среднее число сажи:	3 по шкале Бахараха или 1 по шкале Рингельмана (20% непрозрачности) (более высокое число сажи допустимо только в течение очень коротких промежутков времени, например при пуске)
----------------------------------	--

Несгоревшие компоненты в зольном остатке:	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)**

- 1 Название и номер ИМО принимающего топливо судна
- 2 Порт
- 3 Дата начала поставки
- 4 Название, адрес и номер телефона поставщика судового топлива
- 5 Наименование продукта (продуктов)
- 6 Количество в метрических тоннах
- 7 Плотность при 15 °С (кг/м³)
- 8 Содержание серы (% по массе)
- 9 Подписанная и заверенная представителем поставщика судового топлива декларация о том, что поставленное судовое топливо соответствует правилу 18.3 настоящего Приложения и что содержание серы в поставленном судовом топливе не превышает:
 - предельное значение, указанное в правиле 14.1 настоящего Приложения;
 - предельное значение, указанное в правиле 14.4 настоящего Приложения; или
 - определенное покупателем предельное значение, составляющее _____ (% по массе); декларация составляется представителем поставщика судового топлива на основании предоставленного покупателем уведомления о том, что судовое топливо:
 - .1 предназначено для использования в сочетании с эквивалентными средствами обеспечения соответствия согласно правилу 4 настоящего Приложения; или
 - .2 подпадает под изъятие, предоставленное судну для проведения испытаний, связанных с разработкой технологий сокращения и контроля выбросов окислов серы с судов, в соответствии с правилом 3.2 настоящего Приложения.

Декларация заполняется представителем поставщика судового топлива путем проставления крестиков (x) в соответствующих клеточках.

Дополнение VI

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

Для установления того, соответствует ли судовое топливо, поставленное на судно, используемое на нем или перевозимое на его борту для использования, применимому предельному значению по содержанию серы, предусмотренному правилом 14 настоящего Приложения, применяется изложенная ниже процедура проверки.

Настоящее дополнение применяется к следующим репрезентативным образцам судового топлива, предоставляемым согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ:

Часть 1 – образец поставленного судового топлива, предоставляемый в соответствии с правилом 18.8.1 и далее именуемый «образец поставленного топлива, предусмотренный Конвенцией МАРПОЛ», как он определен в правиле 2.1.22.

Часть 2 – образец используемого, предназначенного для использования или перевозимого для использования на борту судового топлива, предоставляемый в соответствии с правилом 14.8 и далее именуемый «образец используемого топлива», как он определен в правиле 2.1.16, и «образец находящегося на борту топлива», как он определен в правиле 2.1.24.

Часть 1 – Образец поставленного топлива, предусмотренный Конвенцией МАРПОЛ

1 Общие требования

1.1 Репрезентативный образец судового топлива, требуемый правилом 18.8.1 (образец поставленного топлива, предусмотренный Конвенцией МАРПОЛ), используется для проверки содержания серы в судовом топливе, поставленном на судно.

1.2 Руководство процедурой проверки осуществляется Стороной силами своего компетентного органа.

1.3 Лаборатория, выполняющая процедуру проверки содержания серы, изложенную в настоящем дополнении, должна иметь действующую аккредитацию, распространяющуюся на используемый метод испытаний.

2 Часть 1 процедуры проверки

2.1 Образец поставленного топлива, предусмотренный Конвенцией МАРПОЛ, передается компетентным органом в лабораторию.

2.2 Лаборатория:

- .1 заносит в протокол испытаний номер пломбы и данные, указанные на маркировке образца;
- .2 заносит в протокол испытаний сведения о состоянии пломбы образца на момент его получения; и
- .3 не принимает никаких образцов, у которых повреждена пломба, и заносит информацию об отказе в приеме образца в протокол испытаний.

2.3 Если пломба полученного образца не повреждена, лаборатория приступает к выполнению процедуры проверки и:

- .1 снимает с образца пломбу;
- .2 обеспечивает полную гомогенизацию образца;
- .3 производит отбор из образца двух образцов меньшего объема; и
- .4 повторно опломбировывает образец и заносит в протокол испытаний данные о новой пломбе.

2.4 Два образца меньшего объема испытываются по очереди в соответствии с установленным методом испытаний, как указано в правиле 2.1.30 настоящего Приложения. Для целей данной части 1 процедуры проверки результаты анализа обозначаются как «1А» и «1В»:

- .1 результаты 1А и 1В заносятся в протокол испытаний в соответствии с требованиями метода испытаний; и
- .2 если результаты 1А и 1В находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то они считаются действительными; или
- .3 если результаты 1А и 1В находятся за пределами повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория выполняет отбор и испытания двух новых образцов меньшего объема. После отбора новых образцов меньшего объема емкость с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с пунктом 2.3.4.
- .4 в случае двух неудачных попыток обеспечить повторяемость результатов 1А и 1В, причина этого должна быть установлена лабораторией и устранена до проведения дальнейших испытаний образца. После решения проблемы повторяемости должны быть отобраны два новых образца меньшего объема в соответствии с пунктом 2.3. После отбора новых образцов меньшего объема образец должен быть вновь опломбирован в соответствии с пунктом 2.3.4.

2.5 Если результаты испытаний 1А и 1В действительны, рассчитывается среднее значение этих двух результатов. Это среднее значение обозначается как «Х» и заносится в протокол испытаний:

- .1 если результат Х равен применимому предельному значению, предусмотренному правилом 14, или меньше него, то судовое топливо считается соответствующим требованиям; или
- .2 если результат Х превышает применимое предельное значение, предусмотренное правилом 14, то судовое топливо считается не соответствующим требованиям.

Таблица 1. Краткое изложение части 1 процедуры, применяемой к образцу поставленного топлива, предусмотренному Конвенцией МАРПОЛ

На основе метода испытаний, соответствующего правилу 2.1.30 настоящего Приложения		
Применимое предельное значение, % по массе: V	Результат 2.5.1: $X \leq V$	Результат 2.5.2: $X > V$
0,10	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
0,50		
	Результат X указывается с точностью до двух знаков после запятой	

2.6 Окончательные результаты, полученные в ходе данной процедуры проверки, оцениваются компетентным органом.

2.7 Лаборатория предоставляет копию протокола испытаний компетентному органу, руководящему процедурой проверки.

Часть 2 – Образцы используемого и находящегося на борту топлива

3 Общие требования

3.1 Образец используемого или находящегося на борту топлива, в зависимости от обстоятельств, используется для проверки содержания серы в судовом топливе, представленном данным образцом судового топлива, взятым в точке отбора.

3.2 Руководство процедурой проверки осуществляется Стороной силами своего компетентного органа.

3.3 Лаборатория, выполняющая процедуру проверки содержания серы, изложенную в настоящем дополнении, должна иметь действующую аккредитацию, распространяющуюся на используемый метод испытаний.

4 Часть 2 процедуры проверки

4.1 Образец используемого или находящегося на борту топлива передается компетентным органом в лабораторию.

4.2 Лаборатория:

- .1 заносит в протокол испытаний номер пломбы и данные, указанные на маркировке образца;
- .2 заносит в протокол испытаний сведения о состоянии пломбы образца на момент его получения; и
- .3 не принимает никаких образцов, у которых повреждена пломба, и заносит информацию об отказе в приеме образца в протокол испытаний.

4.3 Если пломба полученного образца не повреждена, лаборатория приступает к выполнению процедуры проверки и:

- .1 снимает с образца пломбу;
- .2 обеспечивает полную гомогенизацию образца;

- .3 производит отбор из образца двух образцов меньшего объема; и
- .4 повторно опломбировывает образец и заносит в протокол испытаний данные о новой пломбе.

4.4 Два образца меньшего объема испытываются по очереди в соответствии с установленным методом испытаний, как указано в правиле 2.1.30 настоящего Приложения. Для целей данной части 2 процедуры проверки результаты анализа обозначаются как «2А» и «2В»:

- .1 результаты 2А и 2В заносятся в протокол испытаний в соответствии с требованиями метода испытаний; и
- .2 если результаты 2А и 2В находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то они считаются действительными; или
- .3 если результаты 2А и 2В находятся за пределами повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория выполняет отбор и испытания двух новых образцов меньшего объема. После отбора новых образцов меньшего объема емкость с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с пунктом 4.3.4; и
- .4 в случае двух неудачных попыток обеспечить повторяемость результатов 2А и 2В, причина этого должна быть установлена лабораторией и устранена до проведения дальнейших испытаний образца. После решения проблемы повторяемости должны быть отобраны два новых образца меньшего объема в соответствии с пунктом 4.3. После отбора новых образцов меньшего объема образец должен быть вновь опломбирован в соответствии с пунктом 4.3.4.

4.5 Если результаты испытаний 2А и 2В действительны, рассчитывается среднее значение этих двух результатов. Это среднее значение обозначается как «Z» и заносится в протокол испытаний:

- .1 если Z равно применимому предельному значению, предусмотренному правилом 14, или меньше него, то содержание серы в судовом топливе, представленном испытываемым образцом, считается соответствующим требованиям;
- .2 если Z превышает применимое предельное значение, предусмотренное правилом 14, но меньше или равно применимому предельному значению $+ 0,59R$ (где R – воспроизводимость метода испытаний), то содержание серы в судовом топливе, представленном испытываемым образцом, считается соответствующим требованиям; или
- .3 если Z превышает применимое предельное значение, предусмотренное правилом 14, $+ 0,59R$, то содержание серы в судовом топливе, представленном испытываемым образцом, считается не соответствующим требованиям.

Таблица 2. Краткое изложение процедуры, применяемой к образцу используемого или находящегося на борту топлива

На основе метода испытаний, соответствующего правилу 2.1.30 настоящего Приложения				
Применимое предельное значение, % по массе: V	Значение с учетом погрешности испытаний: W	Результат 4.5.1: $Z \leq V$	Результат 4.5.2: $V < Z \leq W$	Результат 4.5.3: $Z > W$
0,10	0,11	Соответствует требованиям	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
0,50	0,53			
		Результат Z указывается с точностью до двух знаков после запятой		

4.6 Окончательные результаты, полученные в ходе данной процедуры проверки, оцениваются компетентным органом.

4.7 Лаборатория предоставляет копию протокола испытаний компетентному органу, руководящему процедурой проверки.

Дополнение VII

Районы контроля выбросов (правила 13.6 и 14.3)

1 В настоящем дополнении указаны границы районов контроля выбросов, назначенных согласно правилам 13.6 и 14.3, за исключением районов Балтийского и Северного морей.

2 Североамериканский район включает:

.1 морской район, расположенный у Тихоокеанского побережья Соединенных Штатов и Канады и 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°44'00" 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°53'00" 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
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

Точка	Широта	Долгота
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) и у побережья Мексиканского залива Соединенных Штатов и 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
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°48'00" W
64	28°17'13" N	76°40'10" W

Точка	Широта	Долгота
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
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

Точка	Широта	Долгота
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°03'00" 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
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

Точка	Широта	Долгота
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	24°00'00" 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
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°21'14" W
189	26°13'13" N	86°06'45" W
190	26°27'22" N	86°13'15" W

Точка	Широта	Долгота
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 побережья Гавайских островов Гавайи, Мауи, Оаху, Молокаи, Ниихау, Кауаи, Ланаи и Кахоолаве и 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
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
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

Точка	Широта	Долгота
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
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 побережья Содружества Пуэрто-Рико и Виргинских островов Соединенных Штатов и 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

Точка	Широта	Долгота
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
28	18°22'22" N	64°40'60" W
29	18°21'57" N	64°40'15" W
30	18°21'51" N	64°38'23" 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°05'00" N	63°58'41" W
54	16°59'49" N	63°59'18" W
55	17°18'37" N	67°32'14" W

Дополнение VIII

**Форма Международного свидетельства об энергоэффективности
(Свидетельство IEE) (правило 8.2)**

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, 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 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

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 правил 22, 23, 24, 25 и 26.

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

Выдано в
(место выдачи свидетельства)

(дд.мм.гггг)
(дата выдачи)
(подпись уполномоченного должностного
лица, выдавшего свидетельство)

(печать или штамп уполномоченного органа)

**Добавление к Международному свидетельству об энергоэффективности
(Свидетельство IEE)**

**ОПИСАНИЕ КОНСТРУКТИВНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ,
СВЯЗАННЫХ С ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬЮ**

Примечания:

- 1 Настоящее описание является неотъемлемым приложением к Свидетельству IEE. Свидетельство IEE должно постоянно находиться на судне.
- 2 Описание должно быть составлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей свидетельство Стороны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.
- 3 Отметки в клеточках должны проставляться с использованием знака «х» для ответов «да» и «применяется» или знака «-» для ответов «нет» и «не применяется», в зависимости от случая.
- 4 Если не указано иное, под правилами, упоминаемыми в настоящем Описании, подразумеваются правила Приложения VI к Конвенции, а под резолюциями и циркулярами – резолюции и циркуляры, принятые Международной морской организацией.

1 Сведения о судне

- 1.1 Название судна
- 1.2 Номер ИМО
- 1.3 Дата заключения контракта на постройку
- 1.4 Дата значительного переоборудования (если применимо).....
- 1.5 Валовая вместимость
- 1.6 Дедвейт
- 1.7 Тип судна.....

2 Пропульсивная установка

- 2.1 Дизельная установка
- 2.2 Дизель-электрическая установка
- 2.3 Турбинная установка
- 2.4 Гибридная установка
- 2.5 Пропульсивная установка, не относящаяся ни к одной из вышеперечисленных категорий

3 Фактический конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ)

3.1 В соответствии с правилом 22.1 фактический ККЭЭ вычисляется на основании информации, содержащейся в технической документации по ККЭЭ, в которой также описан метод вычисления фактического ККЭЭ

Фактический ККЭЭ: граммов CO₂ на тонно-милю

3.2 Фактический ККЭЭ не вычисляется ввиду того, что:

3.2.1 судно освобождено от выполнения данного требования согласно правилу 22.1, так как оно не является новым судном, как это определено правилом 2.2.18

3.2.2 к данному типу пропульсивной установки это требование не применяется в соответствии с правилом 19.3

3.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 22 в соответствии с правилом 19.4

3.2.4 к данному типу судна это требование не применяется в соответствии с правилом 22.1

4 Требуемый ККЭЭ

4.1 Требуемый ККЭЭ: граммов CO₂ на тонно-милю

4.2 Требуемый ККЭЭ не применяется ввиду того, что:

4.2.1 судно освобождено от выполнения данного требования согласно правилу 24.1, так как оно не является новым судном, как это определено правилом 2.2.18

4.2.2 к данному типу пропульсивной установки это требование не применяется в соответствии с правилом 19.3

4.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требований правила 24 в соответствии с правилом 19.4

4.2.4 к данному типу судна это требование не применяется в соответствии с правилом 24.1

4.2.5 грузоподъемность судна ниже минимального предела грузоподъемности, указанного в таблице 1 правила 24.2

5 Фактический коэффициент энергоэффективности существующего судна (КЭСС)

5.1 В соответствии с правилом 23.1 фактический КЭСС вычисляется с учетом руководства, разработанного Организацией

Фактический КЭСС: граммов CO₂ на тонно-милю

5.2 Фактический КЭСС не вычисляется ввиду того, что:

5.2.1 к данному типу пропульсивной установки это требование не применяется в соответствии с правилом 19.3

5.2.2 к данному типу судна это требование не применяется в соответствии с правилом 23.1

6 Требуемый КЭСС

6.1 Требуемый КЭСС: граммов CO₂ на тонно-милю, в соответствии с правилом 25

6.2 Требуемый КЭСС не применяется ввиду того, что:

6.2.1 к данному типу пропульсивной установки это требование не применяется в соответствии с правилом 19.3

6.2.2 к данному типу судна это требование не применяется в соответствии с правилом 25.1

6.2.3 грузопместимость судна ниже минимального предела грузопместимости, указанного в таблице 3 правила 25.1

7 План управления энергоэффективностью судна

7.1 Судно имеет План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) в соответствии с правилом 26

8 Техническая документация по ККЭЭ

8.1 Свидетельство IEE сопровождается технической документацией по ККЭЭ в соответствии с правилом 22.1

8.1.1 Идентификационный/проверочный номер технической документации по ККЭЭ

8.1.2 Дата проверки технической документации по ККЭЭ

9 Техническая документация по КЭСС

9.1 Свидетельство IEE сопровождается технической документацией по КЭСС в соответствии с правилом 23.1

9.1.1 Идентификационный/проверочный номер технической документации по КЭСС

9.1.2 Дата проверки технической документации по КЭСС

9.2 Свидетельство IEE не сопровождается технической документацией по КЭСС, поскольку в качестве альтернативы фактическому КЭСС используется фактический ККЭЭ

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

Выдано в
(место выдачи Описания)

(дд.мм.гггг)
(дата выдачи) (подпись уполномоченного должностного лица, выдавшего Описание)

(печать или штамп уполномоченного органа)

Дополнение IX

**Информация, направляемая в базу данных ИМО
по расходу топлива судами (правило 27)**

Идентификатор судна

Номер ИМО

Период календарного года, за который направляются данные

Дата начала (дд.мм.гггг)

Дата окончания (дд.мм.гггг)

Технические характеристики судна

Тип судна, как он определен в правиле 2 настоящего Приложения или в ином документе (указать)

Валовая вместимость (GT)

Чистая вместимость (NT)

Дедвейт (DWT)

Выходная (номинальная) мощность главного и вспомогательных поршневых двигателей внутреннего сгорания, если она превышает 130 кВт (в кВт)

ККЭЭ (если применимо)

Ледовый класс

Расход судового топлива с разбивкой по видам судового топлива в метрических тоннах и методы, использованные для сбора данных по расходу судового топлива

Пройденное расстояние

Время в пути (в часах)

Дополнение X

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

АКТ О СООТВЕТСТВИИ – ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ ПО РАСХОДУ СУДОВОГО ТОПЛИВА И РЕЙТИНГ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ УГЛЕРОДОЕМКОСТИ

Выдан на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, 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 название компетентного лица или организации,
уполномоченных на основании положений Конвенции)

Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Номер ИМО

Порт регистрации

Валовая вместимость

Дедвейт

Тип судна

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

- 1 судно предоставило указанной Администрации требуемые правилом 27 Приложения VI к Конвенции данные, отражающие эксплуатацию судна за период с (дд.мм.гггг) по (дд.мм.гггг);
- 2 эти данные были собраны и предоставлены в соответствии с методологией и процедурами, указанными в ПУЭС судна, который действовал в период с (дд.мм.гггг) по (дд.мм.гггг);
- 3 фактический годовой эксплуатационный СИ судна в период с (дд.мм.гггг) по (дд.мм.гггг) составлял в соответствии с правилами 28.1 и 28.2 Приложения VI к Конвенции для судов, к которым применяется правило 28;
- 4 за указанный период судну присвоен годовой рейтинг эксплуатационной углеродоемкости

A B C D E

в соответствии с правилом 28 Приложения VI к Конвенции для судов, к которым применяется правило 28; и

- 5 план корректирующих мер разработан и включен в ПУЭС (для судов, подпадающих под действие правила 28 и имеющих рейтинг D в течение трех лет подряд или рейтинг E).

Настоящий Акт о соответствии действителен до (дд.мм.гггг)

Выдан в
(место выдачи Акта)

(дд.мм.гггг)
(дата выдачи) (подпись уполномоченного должностного лица, выдавшего Акт)

(печать или штамп уполномоченного органа)

Дополнение XI

Форма Свидетельства об изъятии для барж БНС (правило 8.4)

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ ИЗ ПРАВИЛ
ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ
ДЛЯ БЕЗЭКИПАЖНЫХ НЕСАМОХОДНЫХ БАРЖ (БАРЖ БНС)**

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, 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 название компетентного лица или организации,
уполномоченных на основании положений Конвенции)*

Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Номер ИМО

Порт регистрации

Валовая вместимость

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

1 баржа БНС освидетельствована в соответствии с правилом 3.4 Приложения IV к Конвенции;

2 освидетельствованием установлено, что баржа БНС:

.1 не приводится в движение механическими средствами;

.2 не имеет установленных систем, оборудования и/или механизмов, которые могут производить выбросы, регулируемые Приложением VI к Конвенции; и

.3 не имеет на борту людей и живых животных; и

3 в соответствии с правилом 3.4 Приложения VI к Конвенции баржа БНС освобождена от требований правил 5.1 и 6.1 Приложения VI к Конвенции, касающихся свидетельств и соответствующих освидетельствований.

Настоящее Свидетельство действительно до (дд.мм.гггг)

при условии соблюдения условий предоставления изъятия.

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

Выдано в
(место выдачи свидетельства)

(дд.мм.гггг)
(дата выдачи) (подпись уполномоченного должностного
лица, выдавшего свидетельство)

(печать или штамп уполномоченного органа)
