

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.203(62)

Принята 15 июля 2011 года

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

(Включение правил энергоэффективности для судов
в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

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

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

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что пересмотренное Приложение VI было одобрено резолюцией МЕРС.176(58) и вступило в силу 1 июля 2010 года,

ПРИЗНАВАЯ, что поправки к Приложению VI и включение новой главы 4 преследуют целью повышение энергоэффективности судов посредством комплекта технических эксплуатационных требований, которые приведут к сокращению выбросов любых веществ, которые выделяются из жидкого топлива и в процессе его сгорания, включая вещества, уже регулируемые Приложением VI,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что одобрение поправок к Приложению VI никоим образом не предвещает переговоры, проводимые в рамках других международных форумов, таких, как Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), и не затрагивает позиции стран, которые участвуют в таких переговорах,

РАССМОТРЕВ проект поправок к пересмотренному Приложению VI для включения правил энергоэффективности для судов,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению VI, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2012 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2013 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам Конвенции 1973 года, измененной протоколами 1978 и 1997 годов, заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции 1973 года, измененной протоколами 1978 и 1997 годов, копии настоящей резолюции и приложения к ней; и
6. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и другим правительствам-членам довести поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ до сведения собственников, операторов судов, судостроителей, проектировщиков судов, изготовителей судовых дизельных двигателей и оборудования, а также любых других заинтересованных групп.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРАВИЛ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ С СУДОВ ПУТЕМ ВКЛЮЧЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛЯ СУДОВ

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

- 1 *Правило изменяется следующим образом:*

«Положения настоящего Приложения применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное в правилах 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 и 22 настоящего Приложения.».

Правило 2

Определения

- 2 *Пункт 21 изменяется следующим образом:*

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

- 3 *В конце правила 2 добавляется следующее:*

«Для целей главы 4 настоящего Приложения:

22 «Существующее судно» означает судно, не являющееся новым судном.

23 «Новое судно» означает судно:

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

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

- .1 которое существенно изменяет размерения, грузовместимость или мощность двигателя судна; или

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

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

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

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

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

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

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

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

32 «Пассажирское судно» означает судно, которое перевозит более 12 пассажиров.

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

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

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

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

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

ГЛАВА 2

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ И СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ

Правило 5

Освидетельствования

4 Пункт 1 изменяется следующим образом:

«1 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более, а также каждая стационарная и плавучая буровая установка и другие платформы для обеспечения соблюдения требований главы 3 настоящего Приложения подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

- .1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого правилом 6 настоящего Приложения. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям главы 3 настоящего Приложения;
- .2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимы правила 9.2, 9.5, 9.6 или 9.7 настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям главы 3 настоящего Приложения;
- .3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1.4 настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и приспособления полностью

удовлетворяют применимым к ним требованиям главы 3 настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выданном в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения;

.4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты свидетельства, включая общую проверку оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в пункте 1.1 настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с пунктом 5 настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выданном в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения; и

.5 дополнительному общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно проводиться каждый раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена, предписанные в пункте 5 настоящего правила, или после ремонта в результате обследований, предписанных в пункте 6 настоящего правила. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материалы и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям главы 3 настоящего Приложения.»

5 *Пункт 2 изменяется следующим образом:*

«2 В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принять надлежащие меры для обеспечения выполнения тех положений главы 3 настоящего Приложения, которые к ним применимы.»

6 *После существующего пункта 3 добавляется следующий новый пункт 4:*

«4 Суда, к которым применяется глава 4 настоящего Приложения, также подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям, принимая во внимание руководство, принятое Организацией:

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Международного свидетельства об энергоэффективности. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ судна соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения и что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 22 настоящего Приложения;

.2 общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, после значительного переоборудования судна, к которому применяется настоящее правило. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что

достижимый ККЭЭ пересчитывается, как это необходимо, и удовлетворяет требованию правила 21 настоящего Приложения, причем редуцированный коэффициент применяется к типу и размеру переоборудованного судна на стадии, соответствующей дате заключения контракта или закладки киля, или поставки, установленных для первоначального судна в соответствии с правилом 2.23 настоящего Приложения;

- .3 в случаях, когда значительное переоборудование нового или существующего судна является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, Администрация устанавливает необходимость первоначального освидетельствования в отношении достижимого ККЭЭ. Такое освидетельствование, если его необходимость установлена, проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ вычисляется и удовлетворяет требованию правила 21 настоящего Приложения, причем применимый редуцированный коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования. Освидетельствование также проводится, чтобы проверить, что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 22 настоящего Приложения; и
- .4 для существующих судов проверка требования относительно наличия на судне ПУЭС в соответствии с правилом 22 настоящего Приложения проводится во время первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, указанных в пункте 1 настоящего правила, в зависимости от того, какое освидетельствование проводится первым, 1 января 2013 года или после этой даты.»

7 *Пункт 4 перенумеровывается в пункт 5.*

8 *Пункт 5 перенумеровывается в пункт 6.*

Правило 6

Выдача и подтверждение Свидетельства

9 *Заголовок изменяется следующим образом:*

«Выдача и подтверждение свидетельств».

10 *В начале правила добавляется следующий подзаголовок:*

«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды».

11 *Пункт 2 изменяется следующим образом:*

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

- 12 *В конце правила добавляется следующее:*

«Международное свидетельство об энергоэффективности

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

5 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо любой организацией, должным образом ею уполномоченной. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.»

Правило 7

Выдача Свидетельства другой Стороной

- 13 *Пункт 1 изменяется следующим образом:*

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

- 14 *Пункт 4 изменяется следующим образом:*

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

Правило 8

Форма Свидетельства

- 15 *Заголовок изменяется следующим образом:*

«Форма свидетельств».

- 16 *Добавляется нижеследующий подзаголовок, и текст существующего правила становится пунктом 1:*

«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды».

- 17 *В конце правила добавляется следующий новый пункт 2:*

«Международное свидетельство об энергоэффективности

2 Международное свидетельство об энергоэффективности составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении VIII к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском,

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

Правило 9

Срок действия и действительность Свидетельства

18 *Заголовок изменяется следующим образом:*

«Срок действия и действительность свидетельств».

19 *В начале правила добавляется следующий подзаголовок:*

«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды».

20 *В конце правила добавляется следующее:*

«Международное свидетельство об энергоэффективности

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

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

- .1 **если судно выведено из эксплуатации или если выдано новое Свидетельство после значительного переоборудования судна; или**
- .2 **при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, – копии соответствующих актов об освидетельствовании.».**

Правило 10

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

21 *В конце правила добавляется следующий новый пункт 5:*

«5 В отношении главы 4 настоящего Приложения любая проверка государством порта ограничивается проверкой, если необходимо, того, что на судне имеется действительное Международное свидетельство об энергоэффективности в соответствии со статьей 5 Конвенции.».

22 В конце Приложения добавляется следующая новая глава 4:

«ГЛАВА 4

ПРАВИЛА ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛЯ СУДОВ

Правило 19

Применение

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

Организации для рассылки Сторонам настоящего Протокола сведения об этом для их информирования.

Правило 20

Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (достижимый ККЭЭ)

- 1 Достижимый ККЭЭ вычисляется:
 - .1 для каждого нового судна;
 - .2 для каждого нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и
 - .3 для каждого нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна,

подпадающего под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.25–2.35 настоящего Приложения. Достижимый ККЭЭ является конкретным для каждого судна и указывает предполагаемые эксплуатационные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности, а также сопровождается технической документацией по ККЭЭ, в которой содержится информация, необходимая для вычисления достижимого ККЭЭ, и в которой указан процесс вычисления. Достижимый ККЭЭ проверяется на основании технической документации по ККЭЭ либо Администрацией, либо любой организацией, должным образом уполномоченной ею.

- 2 Достижимый ККЭЭ вычисляется, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правило 21

Требуемый ККЭЭ

- 1 Для каждого:
 - .1 нового судна;
 - .2 нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и
 - .3 нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна,

которое подпадает под одну из категорий, определенных в правилах 2.25–2.31 настоящего Приложения, и к которому применяется настоящая глава, достижимый ККЭЭ должен быть следующим:

Достижимый ККЭЭ \leq требуемый ККЭЭ = $(1-X/100) \times$ величина базовой линии,

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

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

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

Тип судна	Размеры (дедвейт)	Этап 0 1 января 2013 года – 31 декабря 2014 года	Этап 1 1 января 2015 года – 31 декабря 2019 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 декабря 2024 года	Этап 3 1 января 2025 года и далее
Навалочное судно	20 000 т и более	0	10	20	30
	10 000–20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Газовоз	10 000 т и более	0	10	20	30
	2 000–10 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Танкер	20 000 т и более	0	10	20	30
	4 000–20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Контейнеровоз	15 000 т и более	0	10	20	30
	10 000–15 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Суда для перевозки генеральных грузов	15 000 т и более	0	10	15	30
	3 000–15 000 т	не применимо	0-10*	0-15*	0-30*
Рефрижераторное судно	5 000 т и более	0	10	15	30
	3 000–5 000 т	не применимо	0-10*	0-15*	0-30*
Комбинированное судно	20 000 т и более	0	10	20	30
	4 000–20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*

* Редуцированный коэффициент подлежит линейной интерполяции между двумя значениями в зависимости от размеров судов. Нижнее значение редуцированного коэффициента должно применяться к судам меньших размеров.

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

3 Значения базовой линии рассчитываются следующим образом:

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

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

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

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

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

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

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

Правило 22

План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС)

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

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

Правило 23

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

1 Администрация, в сотрудничестве с Организацией и другими международными органами, оказывает содействие непосредственно или через Организацию государствам, особенно развивающимся государствам, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, и оказывают им поддержку.

2 Администрация Стороны осуществляет активное сотрудничество с другими Сторонами с учетом своих национальных законов, правил и политики для содействия разработке и передаче технологии, а также обмену информацией с государствами, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, в частности развивающимися государствами, в отношении осуществления мер по выполнению требований главы 4 настоящего Приложения, в частности правил 19.4–19.6.».

23 *В конце Приложения добавляется следующее новое дополнение VIII:*

«ДОПОЛНЕНИЕ VIII

**Форма Международного свидетельства об энергоэффективности
(Свидетельство ИЕЕ)**

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.203(62), об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию правительства:

.....
(Полное название Стороны)

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

Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Номер ИМО

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5.4 Приложения VI к Конвенции; и
- 2 что освидетельствованием установлено, что судно отвечает применимым требованиям правила 20, правила 21 и правила 22.

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

Выдано в
(Место выдачи Свидетельства)

(дд.мм.гггг):
(Дата выдачи)

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

(Печать или штамп полномочной организации)

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

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ, ОТНОСЯЩЕЙСЯ К ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Примечания:

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

1 Сведения о судне

- 1.1 Название судна
- 1.2 Номер ИМО
- 1.3 Дата заключения контракта на постройку
- 1.4 Валовая вместимость
- 1.5 Дедвейт
- 1.6 Тип судна*

2 Гребная установка

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

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

- 3 Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ)**
- 3.1 Достижимый ККЭЭ в соответствии с правилом 20.1 вычисляется на основании информации, содержащейся в технической документации по ККЭЭ, в которой также указан процесс вычисления достижимого ККЭЭ
- Достижимый ККЭЭ: граммов CO₂ на тонномилю
- 3.2 Достижимый ККЭЭ не вычисляется, поскольку:
- 3.2.1 судно освобождено от выполнения требований согласно правилу 20.1, так как оно не является новым судном, как оно определено в правиле 2.23
- 3.2.2 тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3
- 3.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 20 в соответствии с правилом 19.4
- 3.2.4 тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 20.1
- 4 Требуемый ККЭЭ**
- 4.1 Требуемый ККЭЭ: граммов CO₂ на тонномилю
- 4.2 Требуемый ККЭЭ не применяется, поскольку:
- 4.2.1 судно освобождено от выполнения требований согласно правилу 21.1, так как оно не является новым судном, как оно определено в правиле 2.23
- 4.2.2 тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3
- 4.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 21 в соответствии с правилом 19.4
- 4.2.4 тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 21.1
- 4.2.5 грузоподъемность судна ниже минимального предела грузоподъемности, указанного в таблице 1 правила 21.2
- 5 План управления энергоэффективностью судна**
- 5.1 Судно снабжено Планом управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) в соответствии с правилом 22
- 6 Техническая документация по ККЭЭ**
- 6.1 Свидетельство ИЕЕ сопровождается технической документацией по ККЭЭ в соответствии с правилом 20.1

6.2 Идентификационный/проверочный номер технической документации по ККЭЭ

6.3 Дата проверки технической документации по ККЭЭ

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

Выдано в
(Место выдачи Описания)

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

(Печать или штамп полномочной организации)».

نسخة صاندة مصدقة من نص التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (إدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة في المرفق VI لاتفاقية ماربول) ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والستين ، في 15 تموز/يوليو 2011 ، بموجب المادة 16 من اتفاقية عام 1973 والمادة VI من بروتوكول عام 1978 والمادة 4 من بروتوكول عام 1997 ، ويرد هذا النص في مرفق القرار (MEPC.203(62)) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上环境保护委员会于公元二零一一年七月十五日在其第六十二届会议上按照《1973年公约》第16条、《1978年议定书》第VI条和《1997年议定书》第4条通过并载于第MEPC.203(62)号决议附件中的《修正经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》附则的修正案(将船舶能效规则纳入《防污公约》附则VI)的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI), adopted by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization at its sixty-second session on 15 July 2011, in conformity with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, article VI of the Protocol of 1978 and article 4 of the Protocol of 1997, attached at annex to resolution MEPC.203(62), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements 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 (Inclusion de règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL) adoptée par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale le 15 juillet 2011 à sa soixante-deuxième session conformément à l'article 16 de la Convention de 1973, à l'article VI du Protocole de 1978 et à l'article 4 du Protocole de 1997, dont le texte figure en annexe à la résolution MEPC.203(62) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Включение правил энергоэффективности для судов в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ), одобренных на шестьдесят второй сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 15 июля 2011 года в соответствии со статьей 16 Конвенции 1973 года, статьей VI Протокола 1978 года и статьей 4 Протокола 1997 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.203(62), подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Inclusión de reglas sobre la eficiencia de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL) adoptadas el 15 de julio de 2011 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 62º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en el artículo VI del Protocolo de 1978 y en el artículo 4 del Protocolo de 1997, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.203(62), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



ندن ، في

伦敦 ·
London,
Londres, le
Лондон
Londres,

11/12/2012

J/10434(A,C,E,F,R,S)