

**ПРОТОКОЛ 1997 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА,
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ**

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА.

БУДУЧИ Сторонами Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года,

ПРИЗНАВАЯ необходимость предотвращения загрязнения воздушной среды с судов и борьбы с ним,

ССЫЛАЯСЬ на принцип 15 Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию, который предусматривает применение принципа принятия мер предосторожности,

СЧИТАЯ, что эта цель наилучшим образом может быть достигнута путем заключения Протокола 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Документ, подлежащий изменению

Документ, который изменяется настоящим Протоколом, является Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой "Конвенция").

Статья 2

Добавление Приложения VI к Конвенции

Добавляется Приложение VI, озаглавленное "Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов", текст которого изложен в Приложении к настоящему Протоколу

Статья 3

Общие обязательства

- 1 В отношениях между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и настоящий Протокол читаются и толкуются вместе как единый документ.
- 2 Всякая ссылка на настоящий Протокол означает одновременно ссылку на Приложение к нему.

Статья 4

Процедура внесения поправок

При применении статьи 16 Конвенции к поправке к Приложению VI и дополнениям к нему ссылка на "Сторону Конвенции" означает ссылку на Сторону, связанную этим Приложением.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья 5

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

- 1 Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Международной морской организации (далее именуемой "Организация") с 1 января 1998 года до 31 декабря 1998 года и после этого остается открытым для присоединения. Только Договаривающиеся государства Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого "Протокол 1978 года") могут стать Сторонами настоящего Протокола путем:
 - a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении; или
 - b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
 - c) присоединения.
- 2 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю Организации (далее именуемому "Генеральный секретарь").

Статья 6

Вступление в силу

- 1 Настоящий Протокол вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую не менее пятнадцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, станут его Сторонами в соответствии со статьей 5 настоящего Протокола.
- 2 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу настоящего Протокола, вступает в силу через три месяца после даты сдачи его на хранение.
- 3 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, на которую, в соответствии со статьей 16 Конвенции, поправка к настоящему Протоколу считается принятой, относится к настоящему Протоколу с внесенной в него поправкой.

Статья 7

Денонсация

- 1 Настоящий Протокол может быть денонсирован любой Стороной настоящего Протокола в любое время по истечении пяти лет с даты вступления Протокола в силу для этой Стороны.
- 2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю.
- 3 Денонсация вступает в силу через двенадцать месяцев после получения Генеральным секретарем уведомления или по истечении любого большего срока, который может быть указан в уведомлении.
- 4 Денонсация Протокола 1978 года в соответствии с его статьей VII считается включающей денонсацию настоящего Протокола в соответствии с настоящей статьей. Такая денонсация вступает в силу в дату вступления в силу денонсации Протокола 1978 года в соответствии со статьей VII этого Протокола.

Статья 8

Депозитарий

- 1 Настоящий Протокол сдается на хранение Генеральному секретарю (далее именуемому "Депозитарий").
- 2 Депозитарий:
 - a) информирует все государства, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, о:
 - i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
 - ii) дате вступления настоящего Протокола в силу; и
 - iii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу; и
 - b) направляет заверенные копии настоящего Протокола всем государствам, подписавшим Протокол или присоединившимся к нему.
- 3 Как только настоящий Протокол вступит в силу, его заверенная копия направляется Депозитарием в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 9

Языки

Настоящий Протокол составлен в одном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках. причем все тексты являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ двадцать шестого сентября тысяча девятьсот девяносто седьмого года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ДОБАВЛЕНИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ VI К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА,
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ

После существующего Приложения V добавляется следующее новое Приложение VI:

"ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ С СУДОВ

ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРАВИЛО 1

Применение

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

ПРАВИЛО 2

Определения

Для целей настоящего Приложения:

- 1) "Подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:
 - a) начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
 - b) 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.
- 2) "Постоянная подача" определяется как процесс, при котором отходы подаются в камеру сгорания без помощи человека, когда инсинератор находится в нормальном рабочем режиме с рабочей температурой в камере сгорания в пределах от 850°C до 1200°C.
- 3) "Выброс" означает любой выпуск с судов в атмосферу или в море веществ, подлежащих контролю на основании настоящего Приложения.
- 4) "Новые установки" в отношении правила 12 настоящего Приложения означают установку на судне систем, оборудования, включая новые переносные огнетушители, изоляции или другого материала после даты вступления настоящего Приложения в силу, но исключая ремонт или перезарядку ранее установленных систем, оборудования, изоляции или другого материала либо перезарядку переносных огнетушителей.

- 5) "Технический кодекс по NOx" означает Технический кодекс по контролю за выбросами оксидов азота из судовых дизельных двигателей, одобренный Конференцией резолюцией 2, с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в дополнение к Приложению.
- 6) "Озоноразрушающие вещества" означают регулируемые вещества, определенные в пункте 4 статьи 1 Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, 1987 года и указанные в Приложениях А, В, С или Е к этому Протоколу, которые находятся в силе во время применения или толкования настоящего Приложения.
- "Озоноразрушающие вещества", которые могут быть обнаружены на судне, включают, не ограничиваясь этим:
- галлон 1211 бромхлордифторметан
 - галлон 1301 бромтрифторметан
 - галлон 2402 1,2-дибром-1,1,2,2-тетрафторэтан (также известен как галлон 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
- 7) "Нефтяные остатки" означают осадки из топливных или масляных сепараторов, отработанное смазочное масло из главных или вспомогательных механизмов или нефтесодержащие отходы из сепараторов льяльных вод, оборудования для фильтрации нефти или поддонов.
- 8) "Сжигание на судне" означает сжигание отходов или других материалов на судне, если такие отходы или другие материалы образовались в ходе обычной эксплуатации этого судна.
- 9) "Судовой инсинератор" означает судовую установку, предназначенную главным образом для целей сжигания.
- 10) "Суда, построенные" означают суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.
- 11) "Район контроля выбросов SOx" означает район, в котором требуется принятие специальных обязательных мер в отношении выбросов SOx с судов с целью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения воздушной среды SOx и его сопутствующего отрицательного воздействия на сухопутные и морские районы. Районы контроля выбросов SOx включают районы, указанные в правиле 14 настоящего Приложения.
- 12) "Танкер" означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 4) Приложения I, или танкер-химовоз, как он определен в правиле 1 1) Приложения II к настоящей Конвенции.
- 13) "Протокол 1997 года" означает Протокол 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней.

ПРАВИЛО 3

Общие исключения

Правила настоящего Приложения не применяются к:

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

ПРАВИЛО 4

Эквиваленты

- 1) Администрация может разрешить применение на судне устройств, материалов, приспособлений или приборов, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы являются не менее эффективными, чем требуемые настоящим Приложением.
- 2) Администрация, которая разрешает применение устройства, материала, приспособления или прибора, отличных от требуемых настоящим Приложением, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди Сторон настоящей Конвенции с целью информации и принятия ими соответствующих мер, если таковые потребуются.

ГЛАВА II - ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ И СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ

ПРАВИЛО 5

Освидетельствования и проверки

- 1) Каждое судно валовой вместимостью 400 или более, а также каждая стационарная или плавучая буровая установка и другие платформы подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:
 - a) 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 настоящего Приложения;

- b) периодическим освидетельствованием - через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым требованиям настоящего Приложения; и
 - c) как минимум, одному промежуточному освидетельствованию в течение срока действия свидетельства, чтобы удостовериться, что оборудование и приспособления полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. В тех случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение одного срока действия свидетельства и когда срок действия свидетельства превышает 2,5 года, оно должно проводиться в течение шести месяцев до или после даты, соответствующей половине срока действия свидетельства. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 6 настоящего Приложения.
- 2) В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принимать надлежащие меры для обеспечения выполнения применимых положений настоящего Приложения.
 - 3) Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. Такие организации должны соответствовать руководству, принятому Организацией. В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования.
 - 4) Освидетельствование двигателей и оборудования в отношении соответствия правилу 13 настоящего Приложения проводится в соответствии с Техническим кодексом по NOx.
 - 5) Администрация устанавливает порядок проведения внеплановых проверок в течение срока действия свидетельства. Такие проверки должны удостоверять, что оборудование во всех отношениях остается удовлетворительным для той эксплуатации, для которой оно предназначено. Эти проверки могут проводиться собственной инспекционной службой Администрации, назначенными инспекторами, признанными организациями или другими Сторонами по просьбе Администрации. Если Администрация в соответствии с положениями пункта 1 настоящего правила вводит обязательные ежегодные освидетельствования, вышеупомянутые внеплановые проверки необязательны.
 - 6) Если назначенный инспектор или признанная организация устанавливают, что состояние оборудования существенно не соответствует данным свидетельства, то они обеспечивают принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляют об этом Администрацию. Если такие меры по устранению недостатков не принимаются, то свидетельство изымается Администрацией. Если судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются также компетентные власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили компетентные власти государства порта, то правительство соответствующего государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей в соответствии с настоящим правилом.

- 7) Оборудование поддерживается в состоянии, отвечающем положениям настоящего Приложения, и не допускается производить никаких изменений в оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, без явно выраженного одобрения Администрации. Разрешается прямая замена такого оборудования и устройств оборудованием и устройствами, которые соответствуют положениям настоящего Приложения.
- 8) Всякий раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на эффективность или комплектность его оборудования, охватываемого настоящим Приложением, 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 Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды

- 1) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 5 настоящего Приложения:
 - а) каждому судну валовой вместимостью 400 или более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон; и
 - б) платформам и буровым установкам, совершающим рейсы в воды, находящиеся под суверенитетом или юрисдикцией других Сторон Протокола 1997 года.
- 2) Судам, построенным до даты вступления Протокола 1997 года в силу, Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается в соответствии с пунктом 1 настоящего правила не позднее первого планового докования после вступления Протокола 1997 года в силу, но ни в коем случае не позднее чем через три года после вступления Протокола 1997 года в силу.
- 3) Такое свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом уполномоченными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

ПРАВИЛО 7

Выдача Свидетельства другим правительством

- 1) Правительство Стороны Протокола 1997 года может по просьбе Администрации поручить освидетельствовать судно и, удостоверившись, что судно отвечает положениям настоящего Приложения, выдает или уполномочивает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды в соответствии с настоящим Приложением.

- 2) Копия свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются в возможно короткий срок Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.
- 3) Выданное таким образом свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное в соответствии с правилом 6 настоящего Приложения.
- 4) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной Протокола 1997 года.

ПРАВИЛО 8

Форма Свидетельства

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды составляется на официальном языке выдающей его страны по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении I к настоящему Приложению. Если используемый язык не является английским, испанским или французским, то текст свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

ПРАВИЛО 9

Срок действия и действительность Свидетельства

- 1) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет с даты его выдачи
- 2) Продление пятилетнего срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды не разрешается, за исключением случаев, указанных в пункте 3.
- 3) Если в момент истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды судно не находится в порту государства, под флагом которого оно имеет право плавать или в котором оно должно быть освидетельствовано, Администрация может продлить действие свидетельства на срок, не превышающий пяти месяцев. Такое продление предоставляется лишь с целью дать судну возможность завершить рейс в государство, под флагом которого оно имеет право плавать или в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда это оправданно и целесообразно. После прибытия в государство, под флагом которого оно имеет право плавать или в котором оно должно быть освидетельствовано, судно не имеет права на основании такого продления покинуть порт или государство, не получив нового Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды.
- 4) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды теряет силу в любом из следующих случаев:
 - а) если проверки и освидетельствования не производятся в сроки, указанные в правиле 5 настоящего Приложения;

- b) если без явно выраженного одобрения Администрации произведены существенные изменения в оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, к которым применяется настоящее Приложение, за исключением прямой замены такого оборудования или устройств оборудованием или устройствами, которые соответствуют требованиям настоящего Приложения. Для целей правила 13 существенное изменение включает любое изменение или настройку системы, устройств или приспособлений дизельного двигателя, которые приводят к тому, что ограничения на выброс окислов азота, применяемые к этому двигателю, более не соблюдаются; или
- c) при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается только в том случае, если правительство, выдающее новое свидетельство, полностью убедилось в том, что судно полностью соответствует требованиям правила настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в течение трех месяцев после передачи поступит просьба об этом, правительство Стороны под флагом которой судно ранее имело право плавать, как можно скорее передает Администрации другой Стороны копию Международного свидетельства предотвращения загрязнения воздушной среды, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, копии соответствующих актов об освидетельствовании

ПРАВИЛО 10

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

- 1) Судно во время пребывания в порту или у удаленного от берега терминала, находящегося под юрисдикцией какой-либо другой Стороны Протокола 1997 года, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения воздушной среды с судов.
- 2) При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.
- 3) К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.
- 4) Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

ПРАВИЛО 11

Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения

- 1) Стороны настоящего Приложения сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящего Приложения, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения нарушений и наблюдения за окружающей средой, а также соответствующие способы передачи сообщений и сбора доказательств.
- 2) Судно, к которому применяется настоящее Приложение, в любом порту или у удаленного от берега терминала Стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными этой Стороной, чтобы проверить, не произвело ли это судно выброса какого-либо из веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положений настоящего Приложения, то Администрации направляется сообщение об этом для принятия соответствующих мер.
- 3) Каждая Сторона представляет Администрации доказательства, если таковые имеются, того, что судно произвело выброс любого из веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. Если это практически осуществимо, компетентные власти этой Стороны уведомляют капитана судна о предполагаемом нарушении.
- 4) По получении таких доказательств Администрация производит расследование дела и может просить другую Сторону представить дополнительные или более убедительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении как можно скорее такого преследования в соответствии со своим законодательством. Администрация незамедлительно информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию.
- 5) Сторона может также подвергнуть инспектированию судно, к которому применяется настоящее Приложение, когда оно заходит в порты или подходит к удаленным от берега терминалам, находящимся под ее юрисдикцией, если от любой другой Стороны получена просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что это судно произвело в каком-либо месте выброс любого из веществ, охватываемых Приложением, в нарушение настоящего Приложения. Сообщение о таком расследовании направляется Стороне, просившей о расследовании, и Администрации, с тем чтобы могли быть приняты соответствующие меры согласно положениям настоящей Конвенции.
- 6) К нормам и стандартам, установленным в настоящем Приложении, применяется *mutatis mutandis* международное право, касающееся предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, включая международное право, относящееся к обеспечению выполнения и гарантиям, которое находится в силе во время применения или толкования настоящего Приложения.

ГЛАВА III - ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ КОНТРОЛЯ ЗА ВЫБРОСАМИ С СУДОВ

ПРАВИЛО 12

Озоноразрушающие вещества

- 1) При условии соблюдения положений правила 3 любые преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ запрещаются. Преднамеренные выбросы включают выбросы происходящие в ходе технического обслуживания, ухода, ремонта или перемещения систем или оборудования, однако преднамеренные выбросы не включают минимальные выбросы связанные с улавливанием или рециркуляцией озоноразрушающего вещества. Выбросы являющиеся результатом утечек озоноразрушающего вещества, независимо от того являются эти утечки преднамеренными или нет, могут регулироваться Сторонами Протокола 1997 года.
- 2) Новые установки, содержащие озоноразрушающие вещества, запрещаются на всех судах за исключением того, что новые установки, содержащие гидрохлорфторуглероды (ГХФУ) разрешаются до 1 января 2020 года.
- 3) Вещества, упомянутые в настоящем правиле, и оборудование, содержащее такие вещества при удалении их с судов доставляются на надлежащие приемные сооружения.

ПРАВИЛО 13

Окислы азота (NO_x)

- 1) а) Настоящее правило применяется к:
 - i) каждому дизельному двигателю выходной мощностью более 130 кВт который установлен на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты; и
 - ii) каждому дизельному двигателю выходной мощностью более 130 кВт который подвергается значительному переоборудованию 1 января 2000 год: или после этой даты.
- b) Настоящее правило не применяется к:
 - i) аварийным дизельным двигателям, двигателям, установленным на спасательных шлюпках, и любому устройству или оборудованию предназначенному для использования исключительно в случае аварийной ситуации; и
 - ii) двигателям, установленным на судах, запертых исключительно в рейсах в пределах вод, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать, при условии что такие двигатели подпадают под альтернативную меру контроля выбросов NO_x, установленную Администрацией.

- с) Несмотря на положения подпункта а) настоящего пункта, Администрация может допустить исключение из применения настоящего правила для любого дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном или подвергаемом значительному переоборудованию до даты вступления настоящего Протокола в силу, при условии что судно занято исключительно в рейсах в порты или к удаленным от берега терминалам в пределах государства, под флагом которого судно имеет право плавать.
- 2) а) Для целей настоящего правила "значительное переоборудование" означает модификацию двигателя, при которой:
- i) двигатель заменяется новым двигателем, построенным 1 января 2000 года или после этой даты, или
 - ii) двигатель подвергается любой значительной модификации, как она определена в Техническом кодексе по NOx, или
 - iii) максимальная длительная выходная мощность двигателя увеличивается более чем на 10 %.
- б) Выбросы NOx, являющиеся результатом модификаций, упомянутых в подпункте а) настоящего пункта, документируются в соответствии с Техническим кодексом по NOx в целях одобрения Администрацией.
- 3) а) При условии соблюдения положений правила 3 настоящего Приложения эксплуатация каждого дизельного двигателя, к которому применяется настоящее правило, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (расчитанный как дольный взвешенный выброс NO₂) из двигателя находится в следующих пределах:
- i) 17,0 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин
 - ii) $45,0 * n^{(-0,2)}$ г/кВт·ч при n, равном или более 130, но менее 2000 об/мин
 - iii) 9,8 г/кВт·ч при n, равном или более 2000 об/мин,
- где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту).
- При использовании топлива, состоящего из смеси углеводородов, полученных в процессе переработки нефти, методика испытаний и методы измерений должны соответствовать Техническому кодексу по NOx с учетом испытательных циклов и весовых коэффициентов, указанных в дополнении II к настоящему Приложению.
- б) Несмотря на положения подпункта а) настоящего пункта, эксплуатация дизельного двигателя разрешается, когда:
- i) для уменьшения выбросов NOx на судне по меньшей мере до пределов, установленных в подпункте а), в двигателе применяется система очистки отработавших газов, одобренная Администрацией в соответствии с Техническим кодексом по NOx, или

- ii) для уменьшения выбросов NOx на судне по меньшей мере до предельных установленных в подпункте а) настоящего пункта, применяется любой другой эквивалентный метод, одобренный Администрацией с учетом соответствующего руководства, которое должно быть разработано Организацией.

ПРАВИЛО 14

Окислы серы (SOx)

Общие требования

- 1) Содержание серы в любом жидком топливе, используемом на судах, не должно превышать 4,5% по массе.
- 2) Мировое среднее содержание серы в остаточном жидком топливе, поставляемом для использования на судах, контролируется с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией.

Требования, применяемые в пределах районов контроля выбросов SOx

- 3) Для целей настоящего правила районы контроля выбросов SOx включают:
 - a) район Балтийского моря, как он определен в правиле 10 1) b) Приложения I; и
 - b) любой другой морской район, включая портовые районы, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами назначения районов контроля выбросов SOx в целях предотвращения загрязнения воздушной среды с судов, содержащимися в дополнении III к настоящему Приложению.
- 4) Когда суда находятся в районах контроля выбросов SOx, выполняется по меньшей мере одно из следующих условий:
 - a) содержание серы в жидком топливе, используемом на судах в районе контроля выбросов SOx, не превышает 1,5% по массе;
 - b) для уменьшения общего выброса окислов серы с судов, включая как вспомогательные, так и главные двигательные установки, до величины 6,0 г SOx/кВт·ч или менее, рассчитанной как полный взвешенный выброс двуокиси серы, применяется система очистки отработавших газов, одобренная Администрацией с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией. Стоки отходов в результате использования такого оборудования не должны сбрасываться в закрытых портах, гаванях и эстуариях, если судно не может тщательно задокументировать, что такие стоки отходов не оказывают отрицательного воздействия на экосистемы таких закрытых портов, гаваней и эстуариев, основываясь на критериях, представленных Организацией властями государства порта. Организация рассылает критерии всем Сторонам Конвенции; или
 - c) для ограничения выбросов SOx до уровня, эквивалентного уровню, описанному в подпункте b), используется любой другой технологический метод, который поддается проверке и применению. Эти методы одобряются Администрацией с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией.

- 5) Содержание серы в жидком топливе, упомянутое в пункте 1 и пункте 4 а) настоящего правила, документируется поставщиком, как требуется правилом 18 настоящего Приложения.
- 6) На судах, использующих иные виды жидкого топлива, в целях соответствия пункту 4 а) настоящего правила предусматривается достаточное время для того, чтобы до входа в район контроля выбросов SO_x система подачи жидкого топлива была полностью промыта от всех видов топлива с содержанием серы более 1,5% по массе. Объем низкосернистого жидкого топлива (содержание серы менее или равно 1.5%) в каждом танке, а также дата, время и местонахождение судна в момент завершения любой операции по изменению состава топлива регистрируются в судовом журнале, подписанном Администрацией.
- 7) В течение первых двенадцати месяцев непосредственно после вступления в силу настоящего Протокола или поправки к настоящему Протоколу, устанавливающей конкретный район контроля выбросов SO_x согласно пункту 3 б) настоящего правила, суда, входящие в район контроля выбросов SO_x, упомянутый в пункте 3 а) настоящего правила или назначенный согласно пункту 3 б) настоящего правила, освобождаются от выполнения требований пунктов 4 и 6 настоящего правила, а также требований пункта 5 настоящего правила в той степени, в какой они относятся к пункту 4 а) настоящего правила.

ПРАВИЛО 15

Летучие органические соединения

- 1) Если выбросы летучих органических соединений (ЛОС) с танкеров должны регулироваться в портах или на терминалах, находящихся под юрисдикцией Стороны Протокола 1997 года, то они регулируются в соответствии с положениями настоящего правила.
- 2) Сторона Протокола 1997 года, которая назначает порты или терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, в которых выбросы ЛОС должны регулироваться, направляет Организации уведомление. Это уведомление включает информацию о размерах танкеров, подлежащих контролю, о грузах, для которых требуются системы контроля выбросов паров, и о дате вступления в силу такого контроля. Уведомление представляется по меньшей мере за шесть месяцев до даты вступления в силу.
- 3) Правительство каждой Стороны Протокола 1997 года, которое назначает порты или терминалы, в которых выбросы ЛОС с танкеров должны регулироваться, обеспечивает, чтобы в назначенных портах и на терминалах были предусмотрены и эксплуатировались, безопасно и без необоснованной задержки судна, системы контроля выбросов паров, одобренные этим правительством с учетом стандартов безопасности, разработанных Организацией.
- 4) Организация рассылает перечень портов и терминалов, назначенных Сторонами Протокола 1997 года, другим Сторонам Протокола 1997 года и государствам-членам Организации для их информации.
- 5) Все танкеры, которые подлежат контролю в отношении выбросов паров в соответствии с положениями пункта 2 настоящего правила, обеспечиваются системой сбора паров, одобренной Администрацией с учетом стандартов безопасности, разработанных Организацией, и используют такую систему во время погрузки таких грузов. Терминалы, на которых установлены системы контроля выбросов паров в соответствии с настоящим

правилом, могут принимать существующие танкеры, которые не оборудованы системами сбора паров, в течение трех лет после даты вступления в силу, указанной в пункте 2.

- 6) Настоящее правило применяется к газовозам только тогда, когда тип грузовой системы и системы емкостей допускает безопасное хранение на судне неметаллических ЛОС или их безопасную передачу на берег.

ПРАВИЛО 16

Сжигание на судне

- 1) За исключениями, предусмотренными пунктом 5, сжигание на судне допускается только в судовом инсинераторе.
- 2)
 - a) За исключениями, предусмотренными подпунктом b) настоящего пункта, каждый инсинератор, установленный на судне 1 января 2000 года или после этой даты, должен удовлетворять требованиям, содержащимся в дополнении IV к настоящему Приложению. Каждый инсинератор одобряется Администрацией с учетом стандартных технических требований к судовым инсинераторам, разработанных Организацией.
 - b) Администрация может допустить исключение из применения подпункта a) настоящего пункта для любого инсинератора, который установлен на судне до даты вступления Протокола 1997 года в силу, при условии что судно занято исключительно в рейсах в пределах вод, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого оно имеет право плавать.
- 3) Ничто в настоящем правиле не затрагивает запрещения или других требований, установленных в Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года с поправками и Протоколе 1996 года к ней.
- 4) Запрещается сжигание на судне следующих веществ
 - a) остатков грузов, указанных в Приложениях I, II и III к настоящей Конвенции, и связанных с ними загрязненных упаковочных материалов;
 - b) полихлорированных бифенилов (ПХБ);
 - c) мусора, как он определен в Приложении V к настоящей Конвенции, содержащего тяжелые металлы в объеме, большем чем микропримеси; и
 - d) очищенных нефтепродуктов, содержащих галогенные соединения
- 5) Сжигание на судне осадков сточных вод и нефтяных остатков, образующихся в ходе обычной эксплуатации судна, может также производиться в главной или вспомогательной силовой установке или котлах, но в этом случае оно не должно производиться в пределах портов, гаваней и эстуариев.
- 6) Сжигание на судне поливинилхлоридов (ПВХ) запрещается, за исключением сжигания в судовых инсинераторах, в отношении которых выданы свидетельства ИМО об одобрении типа.

- 7) На всех судах с инсинераторами, подпадающими под действие настоящего правила, должно иметься руководство завода-изготовителя по эксплуатации, в котором установлен порядок эксплуатации инсинератора в пределах, указанных в пункте 2 дополнения IV к настоящему Приложению.
- 8) Персонал, ответственный за эксплуатацию любого инсинератора, должен быть подготовлен и способен выполнять инструкции, предусмотренные в руководстве завода-изготовителя по эксплуатации.
- 9) Требуется постоянный мониторинг температуры топочного газа на выходе из камеры сгорания, а отходы не должны подаваться в судовой инсинератор непрерывной подачи, когда температура ниже минимальной допустимой температуры в 850°C. Установка судовых инсинераторов с дозированной загрузкой должна иметь такую конструкцию, чтобы температура в камере сгорания достигала 600°C в течение 5 минут после пуска.
- 10) Ничто в настоящем правиле не препятствует разработке, установке и эксплуатации альтернативных судовых устройств для термической обработки отходов, которые удовлетворяют требованиям настоящего правила или превышают их.

ПРАВИЛО 17

Приемные сооружения

- 1) Правительство каждой Стороны Протокола 1997 года обязуется обеспечивать предоставление сооружений, достаточных для удовлетворения:
 - a) потребностей судов, использующих ее ремонтные порты для приема удаляемых с судов озоноразрушающих веществ и оборудования, содержащего такие вещества;
 - b) потребностей судов, использующих ее порты, терминалы или ремонтные порты для приема остатков очистки отработавших газов из одобренной системы очистки отработавших газов, когда сброс этих остатков в морскую среду не разрешается согласно правилу 14 настоящего Приложения;без необоснованной задержки судов, и
 - c) потребностей в сооружениях, на которых производится разборка судов на слом, для приема удаляемых с судов озоноразрушающих веществ и оборудования, содержащего такие вещества.
- 2) Каждая Сторона Протокола 1997 года уведомляет Организацию для извещения членом Организации о всех случаях отсутствия предусмотренных настоящим правилом сооружений или их предполагаемого несоответствия установленным требованиям.

ПРАВИЛО 18

Качество жидкого топлива

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

- a) за исключениями, предусмотренными подпунктом b):
- i) жидкое топливо должно являться смесью углеводородов, полученных в процессе переработки нефти. Это не препятствует добавлению небольших количеств присадок, предназначенных для улучшения некоторых рабочих характеристик;
 - ii) жидкое топливо не должно содержать неорганических кислот;
 - iii) жидкое 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; и
- b) жидкое топливо для целей сгорания, полученное иными методами, чем переработка нефти, не должно:
- i) содержать серу в количестве, превышающем установленное в правиле 14 настоящего Приложения,
 - ii) приводить к тому, чтобы двигатель превышал пределы выбросов NO_x, установленные в правиле 13 3) а) настоящего Приложения;
 - iii) содержать неорганических кислот; и
 - iv)
 - 1) угрожать безопасности судов или отрицательно влиять на работу механизмов, или
 - 2) быть вредным для персонала, или
 - 3) в целом способствовать дополнительному загрязнению воздушной среды.
- 2) Настоящее правило не применяется к углю в твердом состоянии или ядерному топливу.
- 3) В отношении каждого судна, подпадающего под действие правил 5 и 6 настоящего Приложения, подробные сведения о жидком топливе для целей сгорания, поставленном и используемом на борту, регистрируются посредством накладной на поставку бункерного топлива, которая содержит по меньшей мере информацию, указанную в дополнении V к настоящему Приложению.
- 4) Накладная на поставку бункерного топлива хранится на судне в таком месте, чтобы она была легкодоступной для проверки в любое разумное время. Она хранится в течение трех лет после поставки жидкого топлива на судно.

- 5)
 - a) Компетентный орган правительства Стороны Протокола 1997 года может проверять накладные на поставку бункерного топлива на любом судне, к которому применяется настоящее Приложение, когда судно находится в ее порту или у удаленного от берега терминала, может снимать копии с каждой накладной на поставку и может потребовать от капитана или лица, ответственного за судно, заверить, что каждая копия является подлинной копией такой накладной на поставку бункерного топлива. Компетентный орган может также проверить содержание каждой накладной путем консультаций с портом, где была выдана накладная.
 - b) Проверка накладных на поставку бункерного топлива и снятие заверенных копий компетентным органом согласно настоящему пункту осуществляются как можно быстрее, не вызывая необоснованной задержки судна.
- 6) Накладная на поставку бункерного топлива сопровождается типичным образцом поставленного топлива с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией. Образец должен быть опечатан и подписан представителем поставщика и капитаном или лицом командного состава, ответственным за бункеровку, после завершения бункеровки и храниться под контролем судна до тех пор, пока жидкое топливо не будет в значительной степени израсходовано, но в любом случае в течение не менее двенадцати месяцев с момента поставки.
- 7) Стороны Протокола 1997 года обязуются обеспечивать, чтобы назначенные ими компетентные власти:
 - a) вели реестр местных поставщиков жидкого топлива;
 - b) требовали от местных поставщиков предоставлять накладную на поставку бункерного топлива и образец, требуемые настоящим правилом, заверенные поставщиком жидкого топлива в том, что жидкое топливо удовлетворяет требованиям правил 14 и 18 настоящего Приложения;
 - c) требовали от местных поставщиков сохранять копию накладной на поставку бункерного топлива в течение по меньшей мере 3 лет для инспекции и проверки государством порта, если это будет необходимо;
 - d) принимали соответствующие меры в отношении поставщиков жидкого топлива, которые, как установлено, поставили жидкое топливо, не соответствующее указанному в накладной на поставку бункерного топлива;
 - e) информировали Администрацию о любом судне, принимающем жидкое топливо, которое, как установлено, не соответствует требованиям правил 14 или 18 настоящего Приложения; и
 - f) информировали Организацию для извещения Сторон Протокола 1997 года о всех случаях невыполнения поставщиками жидкого топлива требований, указанных в правилах 14 или 18 настоящего Приложения.
- 8) В связи с инспекциями государства порта, проводимыми Сторонами Протокола 1997 года, Стороны далее обязуются:

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

ПРАВИЛО 19

Требования к платформам и буровым установкам

- 1) При условии соблюдения положений пунктов 2 и 3 настоящего правила стационарные и плавучие платформы и буровые установки должны отвечать требованиям настоящего Приложения.
- 2) Выбросы, происходящие непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, согласно статье 2 3) b) ii) настоящей Конвенции освобождаются от соответствия положениям настоящего Приложения. Такие выбросы включают следующее:
 - a) выбросы, происходящие при сжигании веществ, которые являются исключительно и непосредственно результатом разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, включая, но не ограничиваясь этим, сжигание углеводородов в факеле и сжигание бурового шлама, буровых растворов и/или жидкостей для воздействия на пласт во время операций по заканчиванию и испытанию скважин, а также сжигание в факеле при высадке труб;
 - b) выбросы газов и летучих соединений, увлекаемых буровыми растворами и шламом;
 - c) выбросы, связанные исключительно и непосредственно с обработкой, перегрузкой или хранением минералов морского дна; и
 - d) выбросы из дизельных двигателей, используемых исключительно при разведке, разработке и связанных с ними процессах обработки в море минеральных ресурсов морского дна.
- 3) Требования правила 18 настоящего Приложения не применяются к использованию углеводородов, которые производятся и впоследствии используются на месте в качестве топлива, когда это одобрено Администрацией.

ДОПОЛНЕНИЕ I

Форма Свидетельства IAPP
(Правило 8)

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ

Выдано на основании положений Протокола 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой "Конвенция"), по уполномочию правительства:

.....
(полное название страны)

(кем)

(полное наименование компетентного лица или организации,
уполномоченных на основании положений Конвенции)

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Номер ИМО	Порт приписки	Валовая вместимость

Тип судна: танкер
 суда, иные чем танкер

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

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

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

Выдано в

(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи)

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

(Печать или штамп организации)

Добавление к Международному свидетельству о предотвращении
загрязнения воздушной среды
(Свидетельство IAPP)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ

в отношении положений Приложения VI к Международной конвенции по предотвращению
загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой
"Конвенция")

Примечания:

- 1 Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на судне.
- 2 Если подлинник Описания составлен не на английском, испанском или французском языках, то его текст должен включать перевод на один из этих языков.
- 3 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака "х" 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 Регистровый номер или позывной сигнал
- 1.3 Номер ИМО
- 1.4 Порт приписки
- 1.5 Валовая вместимость
- 1.6 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки
- 1.7 Дата начала значительного переоборудования двигателя (если применимо) (правило 13):
.....

2 Контроль за выбросами с судов

- 2.1 Озоноразрушающие вещества (правило 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем и оборудования пожаротушения, содержащих галоны:

Система/оборудование	Расположение на судне

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем и оборудования, содержащих ХФУ:.....

Система/оборудование	Расположение на судне

2.1.3 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до 1 января 2020 года.....

Система/оборудование	Расположение на судне

2.2 Окислы азота (NO_x) (правило 13)

2.2.1 Следующие дизельные двигатели выходной мощностью более 130 кВт, установленные на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты, отвечают стандартам выбросов, предусмотренным правилом 13 3) а), в соответствии с Техническим кодексом по NO_x:

Завод-изготовитель и модель	Серийный номер	Использование	Выходная мощность (кВт)	Номинальная частота вращения (об/мин)

2.2.2 Следующие дизельные двигатели выходной мощностью более 130 кВт, которые подверглись значительному переоборудованию, указанному в правиле 13 2), 1 января 2000 года или после этой даты, отвечают стандартам выбросов, предусмотренным правилом 13 3) а), в соответствии с Техническим кодексом по NOx:

Завод-изготовитель и модель	Серийный номер	Использование	Выходная мощность (кВт)	Номинальная частота вращения (об/мин)

2.2.3 Следующие дизельные двигатели выходной мощностью более 130 кВт, установленные на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты, или дизельные двигатели выходной мощностью более 130 кВт, которые подверглись значительному переоборудованию, указанному в правиле 13 2), 1 января 2000 года или после этой даты, оборудованы системой очистки отработавших газов или другими эквивалентными средствами в соответствии с правилом 13 3) и Техническим кодексом по NOx:

Завод-изготовитель и модель	Серийный номер	Использование	Выходная мощность (кВт)	Номинальная частота вращения (об/мин)

2.2.4 Следующие дизельные двигатели, указанные в 2.2.1, 2.2.2 и 2.2.3, выше, оборудованы устройствами мониторинга и регистрации выбросов NOx в соответствии с Техническим кодексом по NOx:

Завод-изготовитель и модель	Серийный номер	Использование	Выходная мощность (кВт)	Номинальная частота вращения (об/мин)

2.3 Окислы серы (SOx) (правило 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов SOx, указанном в правиле 14 3), на нем используется:

- .1 жидкое топливо с содержанием серы, не превышающим 1,5% по массе, как документально оформлено накладными на поставку бункерного топлива; или

- .2 одобренная система очистки отработавших газов для уменьшения выбросов SOx до величины менее 6,0 г SOx/кВт·ч; или
- .3 другая одобренная технология для уменьшения выбросов SOx до величины менее 6,0 г SOx/кВт·ч
- 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.
- 2.5 На судне имеется инсинератор.
 - .1 который соответствует резолюции МЕРС.76(40) с поправками
 - .2 который установлен до 1 января 2000 года и не соответствует резолюции МЕРС.76(40) с поправками

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

Выдано в
(Место выдачи Описания)

.....
Дата выдачи

.....
(Подпись надлежащим образом уполномоченного
должностного лица, вылавшего Описание)

*Печать или штамп
организации*

ДОПОЛНЕНИЕ II

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ЦИКЛЫ И ВЕСОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ
(Правило 13)

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

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

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

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

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

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

Испытательный цикл для "вспомогательного двигателя с постоянной частотой вращения"

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

ДОПОЛНЕНИЕ III

КРИТЕРИИ И ПРОЦЕДУРЫ НАЗНАЧЕНИЯ РАЙОНОВ КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ SO_x (Правило 14)

1 ЦЕЛИ

1.1 Целью настоящего дополнения является установление критериев и процедур назначения районов контроля выбросов SO_x. Задачей районов контроля выбросов SO_x является предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения воздушной среды выбросами SO_x с судов и их сопутствующего отрицательного воздействия на сухопутные и морские районы.

1.2 Предложение о принятии Организацией района контроля выбросов SO_x рассматривается в том случае, если оно подтверждается доказательной необходимостью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения воздушной среды выбросами SO_x с судов.

2 КРИТЕРИИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ О НАЗНАЧЕНИИ РАЙОНА КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ SO_x

2.1 Предложение о назначении района контроля выбросов SO_x может быть представлено Организацией только Договаривающимися государствами Протокола 1997 года. Если два или большее число Договаривающихся государств имеют общий интерес в определенном районе, им следует сформулировать согласованное предложение.

2.2 Предложение должно включать:

- 1 четкую делимитацию предлагаемого района применения мер контроля за выбросами SO_x с судов, а также справочную карту, на которой обозначен район;
- 2 описание сухопутных и морских районов, находящихся под угрозой воздействия выбросов SO_x с судов;
- 3 оценку того, что выбросы SO_x с судов, эксплуатируемых в предлагаемом районе применения мер контроля за выбросами SO_x, способствуют загрязнению воздушной среды SO_x, включая осадки SO_x, а также их сопутствующего отрицательного воздействия на рассматриваемые сухопутные и морские районы. Такая оценка должна включать описание воздействия выбросов SO_x на наземные и водные экосистемы, районы природной продуктивности, критические среды обитания, качество воды, здоровье человека, а также районы культурного и научного значения, если это применимо. Должны быть указаны источники соответствующих данных, включая используемые методологии;
- 4 соответствующую информацию о метеорологических условиях в предлагаемом районе применения мер контроля за выбросами SO_x и в находящихся под угрозой сухопутных и морских районах, в частности преобладающих ветрах, либо о топографических, геологических, океанографических, морфологических или других условиях, которые могут приводить к большей вероятности повышенного локализованного загрязнения воздушной среды или повышенных уровней подкисления;

- .5 характер судоходства в предлагаемом районе контроля выбросов SO_x, включая структуру и интенсивность такого судоходства; и
- .6 описание контрольных мер, принятых и осуществляемых предлагающим Договаривающимся государством или Договаривающимися государствами в отношении наземных источников выбросов SO_x, затрагивающих находящийся под угрозой район, а также мер, которые предлагается принять в соответствии с положениями правила 14 Приложения VI к настоящей Конвенции.

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

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

3 ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНКИ И ПРИНЯТИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ РАЙОНОВ КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ SO_x

3.1 Организация рассматривает каждое предложение, представленное ей Договаривающимся государством или Договаривающимися государствами.

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

3.3 При оценке предложения Организация принимает во внимание критерии, которые должны быть включены в каждое предложение для принятия, как установлено в разделе 2, выше, а также относительные расходы по сокращению осадков серы с судов в сравнении с расходами по осуществлению мер контроля на суше. Следует также учитывать экономическое воздействие на суда, занятые в международных рейсах.

4 ДЕЙСТВИЕ РАЙОНОВ КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ SO_x

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

ДОПОЛНЕНИЕ IV
ОДОБРЕНИЕ ТИПА И ПРЕДЕЛЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ
СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ
(Правило 16)

1) Судовые инсинераторы, описанные в правиле 16 2), должны иметь свидетельство ИМО об одобрении типа для каждого инсинератора. В целях получения такого свидетельства инсинератор должен быть спроектирован и изготовлен по одобренному стандарту, описанному в правиле 16 2). Каждая модель должна пройти рабочее испытание для одобрения конкретного типа на заводе или одобренном испытательном стенде и под ответственность Администрации с использованием следующих стандартных спецификаций топлива/отходов при испытании для одобрения типа, с тем чтобы определить, работает ли инсинератор в пределах, установленных в пункте 2 настоящего дополнения:

Нефтяные остатки, состоящие из: 75% ОСТАТКОВ ТЯЖЕЛОГО ЖИДКОГО ТОПЛИВА;
5% ОТРАБОТАННОГО СМАЗОЧНОГО МАСЛА; и
20% ЭМУЛЬГИРОВАННОЙ ВОДЫ.

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

2) Инсинераторы, описанные в правиле 16 2), должны работать в следующих пределах:

O₂ в камере сгорания: 6-12%

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

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

Несгоревшие компоненты в остатках золы: Максимум 10% по весу

Диапазон температур топочного газа на выходе из камеры сгорания: 850-1200 градусов по Цельсию

ДОПОЛНЕНИЕ V
ИНФОРМАЦИЯ, ВКЛЮЧАЕМАЯ В НАКЛАДНУЮ НА ПОСТАВКУ
БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА

(Правило 18 3))

Название и номер ИМО принимающего судна

Порт

Дата начала поставки

Наименование, адрес и номер телефона поставщика судового жидкого топлива

Наименование(ия) продукта(ов)

Количество в метрических тоннах

Плотность при 15°C, кг/м³

Содержание серы (% по массе)

Декларация, подписанная и заверенная представителем поставщика жидкого топлива, о том, что поставленное жидкое топливо соответствует правилу 14 1) или 4) а) и правилу 18 1) настоящего Приложения.

