

**AMENDEMENTS DE 2020 À L'ANNEXE AU PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT
LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, TELLE QUE MODIFIÉE
PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF**

Amendements à l'Annexe VI de MARPOL

**(Procédures d'échantillonnage des fuel-oils et de vérification de leur teneur
en soufre et indice nominal de rendement énergétique (EEDI))**

RÉSOLUTION MEPC.324(75)

**ПОПРАВКИ 2020 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1997 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ**

Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ

**(Процедуры отбора проб и проверки содержания серы в судовом топливе и
конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ))**

РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.324(75)

**ENMIENDAS DE 2020 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**

Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL

**(Procedimientos para el muestreo y la verificación del contenido de azufre del fueloil
y el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI))**

RESOLUCIÓN MEPC.324(75)

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.324(75)
(принята 20 ноября 2020 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**

Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ

**(Процедуры отбора проб и проверки содержания серы в судовом топливе и
конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ))**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что в циркуляре МЕРС.1/Circ.882 Сторонам было предложено применять поправки к дополнению VI Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, касающиеся процедуры проверки пробы топлива (правило 18.8.2 или правило 14.8), до их вступления в силу,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят пятой сессии предлагаемые поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, которые касаются процедур отбора проб и проверки содержания серы в судовом топливе и конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) и которые были разосланы в соответствии со статьей 16 2) а) Конвенции МАРПОЛ,

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

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции МАРПОЛ, что поправки считаются принятыми 1 октября 2021 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота;

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

4 ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ Сторонам рассмотреть вопрос о скорейшем применении содержащихся в приложении поправок;

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

(Процедуры отбора проб и проверки содержания серы в судовом топливе и конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ))

Правило 1

Применение

- 1 Текст правила 1 полностью заменяется следующим:

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

Правило 2

Определения

- 2 После пункта 51 добавляются следующие новые пункты 52–56:

«52 *Содержание серы в судовом топливе* означает концентрацию серы в судовом топливе, измеряемую в % по массе, по результатам испытаний в соответствии со стандартом, приемлемым для Организации.

53 *Топливо с низкой температурой вспышки* означает газообразное или жидкое судовое топливо с температурой вспышки ниже той, которая сообразно обстоятельствам разрешена пунктом 2.1.1 правила 4 главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС 1974 года).

54 *Образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ* означает образец судового топлива, предоставляемый в соответствии с правилом 18.8.1 настоящего Приложения.

55 *Образец используемого топлива* означает образец судового топлива, используемого на судне.

56 *Образец находящегося на борту топлива* означает образец судового топлива, предназначенного для использования на судне или перевозимого для использования на борту этого судна».

Правило 14

Окислы серы (SO_x) и твердые частицы

- 3 После существующего пункта 7 добавляются следующие новые пункты 8–13 и связанные с ними заголовки:

«Отбор и испытания образцов используемого и находящегося на борту судового топлива

8 Если компетентный орган Стороны требует проведения анализа образца используемого или находящегося на борту топлива, то такой анализ проводится в соответствии с процедурой проверки, изложенной в дополнении VI к настоящему Приложению, для определения того, отвечает ли используемое или перевозимое для использования на борту судовое топливо требованиям

пункта 1 или пункта 4 настоящего правила. Отбор образца используемого топлива должен производиться с учетом руководства, разработанного Организацией. Отбор образца находящегося на борту топлива должен производиться с учетом руководства, разработанного Организацией.

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

Точка отбора образцов используемого судового топлива

10 На каждом судне, подпадающем под действие правил 5 и 6 настоящего Приложения, оборудуются или выделяются точки отбора образцов для целей отбора типичных образцов топлива, используемого на судне, с учетом руководства, разработанного Организацией

11 На судах, находящихся на этапе постройки до 1 апреля 2022 года, точки отбора образцов, упомянутые в пункте 10, оборудуются или выделяются не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства, как указано в правиле 5.1.2 настоящего Приложения, 1 апреля 2023 года или после этой даты.

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

13 Компетентный орган Стороны в надлежащих случаях использует точки отбора образцов, оборудованные или выделенные для целей отбора типичных образцов судового топлива, используемого на борту, в целях проверки соответствия судового топлива настоящему правилу. Отбор образцов судового топлива компетентным органом Стороны производится с максимально возможной оперативностью, чтобы не вызвать необоснованной задержки судна».

Правило 18

Наличие и качество судового топлива

4 Пункт 8.2 заменяется следующим:

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

Правило 20

Фактический конструктивный коэффициент энергоэффективности (фактический ККЭЭ)

5 После существующего пункта 2 добавляется следующий новый пункт 3:

«3 В отношении каждого судна, подпадающего под действие правила 21 настоящего Приложения, Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, сообщает Организации с помощью электронных средств связи значения требуемого и фактического ККЭЭ и соответствующую информацию с учетом руководства, разработанного Организацией:

- .1 в течение 7 месяцев после завершения освидетельствования, предусмотренного правилом 5.4 настоящего Приложения; или
- .2 в течение 7 месяцев с 1 апреля 2022 года в отношении судов, поставленных до 1 апреля 2022 года».

Правило 21

Требуемый ККЭЭ

6 Существующая таблица 1 (Редукционные коэффициенты (в процентах) для ККЭЭ по отношению к базовой линии ККЭЭ) и связанные с ней подстрочные примечания изменяются следующим образом:

«

Тип судна	Размеры	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 марта 2022 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 декабря 2024 года	Этап 3 1 апреля 2022 года и далее	Этап 3 1 января 2025 года и далее
Навалочное судно	дедвейтом 20 000 т и более	0	10		20		30
	дедвейтом 10 000 т и более, но менее 20 000 т	не приме- нимо	0–10*		0–20*		0–30*
Газовоз	дедвейтом 15 000 т и более	0	10	20		30	
	дедвейтом 10 000 т и более, но менее 15 000 т	0	10		20		30
	дедвейтом 2000 т и более, но менее 10 000 т	не приме- нимо	0–10*		0–20*		0–30*
Танкер	дедвейтом 20 000 т и более	0	10		20		30
	дедвейтом 4000 т и более, но менее 20 000 т	не приме- нимо	0–10*		0–20*		0–30*
Контейне- ровоз	дедвейтом 200 000 т и более	0	10	20		50	
	дедвейтом 120 000 т и более, но ме- нее 200 000 т	0	10	20		45	
	дедвейтом 80 000 т и более, но менее 120 000 т	0	10	20		40	
	дедвейтом 40 000 т и более, но менее 80 000 т	0	10	20		35	
	дедвейтом 15 000 т и более, но менее 40 000 т	0	10	20		30	
	дедвейтом 10 000 т и более, но менее 15 000 т	не приме- нимо	0–10*	0–20*		15-30*	

Тип судна	Размеры	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 марта 2022 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 декабря 2024 года	Этап 3 1 апреля 2022 года и далее	Этап 3 1 января 2025 года и далее
Судно для перевозки генеральных грузов	дедвейтом 15 000 т и более	0	10	15		30	
	дедвейтом 3000 т и более, но менее 15 000 т	не применимо	0–10*	0–15*		0–30*	
Рефрижераторное судно	дедвейтом 5000 т и более	0	10		15		30
	дедвейтом 3000 т и более, но менее 5000 т	не применимо	0–10*		0–15*		0–30*
Комбинированное судно	дедвейтом 20 000 т и более	0	10		20		30
	дедвейтом 4000 т и более, но менее 20 000 т	не применимо	0–10*		0–20*		0–30*
Судно для перевозки СПГ***	дедвейтом 10 000 т и более	не применимо	10**	20		30	
Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств)***	дедвейтом 10 000 т и более	не применимо	5**		15		30
Грузовое судно ро-ро***	дедвейтом 2000 т и более	не применимо	5**		20		30
	дедвейтом 1000 т и более, но менее 2000 т	не применимо	0–5*, **		0–20*		0–30*
Пассажирское судно ро-ро***	дедвейтом 1000 т и более	не применимо	5**		20		30
	дедвейтом 250 т и более, но менее 1000 т	не применимо	0–5*, **		0–20*		0–30*
Круизное пассажирское судно*** с нетрадиционными двигателями установками	валовой вместимостью 85 000 т и более	не применимо	5**	20		30	
	валовой вместимостью 25 000 т и более, но менее 85 000 т	не применимо	0–5*, **	0–20*		0–30*	

* Редукционный коэффициент подлежит линейной интерполяции между двумя значениями в зависимости от размеров судов. Более низкое значение редукционного коэффициента должно применяться к судам меньших размеров.

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

*** Редукционный коэффициент применяется к тем судам, которые поставлены 1 сентября 2019 года или после этой даты, как определено пунктом 43 правила 2.

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

7 В таблице 2 (Параметры для определения базовых линий для различных типов судов) первая строка, соответствующая типу судна, определение которого дано в правиле 2.25, заменяется следующим:

«2.25 Навалочное судно	961,79	дедвейт судна, если дедвейт ≤ 279 000 279 000, если дедвейт > 279 000	0,477»
------------------------	--------	--	--------

Дополнение I

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

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

Описание конструкции и оборудования

8 После пункта 2.3.3 добавляются следующие новые пункты 2.3.4 и 2.3.5:

«2.3.4 На судне оборудованы выделенные точки отбора образцов в соответствии с правилом 14.10 или 14.11.....

2.3.5 Согласно правилу 14.12 требование об оборудовании или выделении точек отбора образцов в соответствии с правилами 14.10 или 14.11 не применяется к системам подачи судового топлива с низкой температурой вспышки, предназначенного для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна.....

Дополнение VI

Процедура проверки образцов судового топлива на его соответствие требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (правило 18.8.2)

9 Текст дополнения VI полностью заменяется следующим:

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

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

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

Часть 1 – образец судового топлива, предоставляемый в соответствии с правилом 18.8.1, далее именуемый «образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ», как он определен в правиле 2.54.

Часть 2 – образец судового топлива, используемого, предназначенного для использования или перевозимого для использования на борту, в соответствии с правилом 14.8, далее именуемый «образец используемого топлива», как он определен в правиле 2.55, и «образец находящегося на борту топлива», как он определен в правиле 2.56.

Часть 1 – Образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ

1 Общие требования

1.1 Типичный образец судового топлива, требуемый правилом 18.8.1 (образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ), используется для проверки содержания серы в судовом топливе, поставленном на судно.

1.2 Руководство процедурой проверки осуществляется Стороной силами своего компетентного органа.

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

2 Часть 1 процедуры проверки

2.1 Образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ, передается компетентным органом в лабораторию.

2.2 Лаборатория:

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

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

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

2.4 Два образца меньшего объема должны испытываться по очереди в соответствии с установленным методом испытаний, указанным в правиле 2.52 настоящего Приложения. Для целей данной части 1 процедуры проверки результаты анализа обозначаются как «1А» и «1В»:

- .1 Результаты «1А» и «1В» заносятся в протокол испытаний в соответствии с требованиями метода испытаний.
- .2 Если результаты «1А» и «1В» находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то они считаются действительными.

- .3 Если результаты «1А» и «1В» не находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория выполняет отбор и испытания двух новых образцов меньшего объема. После отбора новых образцов меньшего объема емкость с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с пунктом 2.3.4.
- .4 В случае двух неудачных попыток обеспечить повторяемость результатов «1А» и «1В», причина этой неудачи должна быть проанализирована лабораторией и устранена до проведения дальнейших испытаний образца. После решения проблемы повторяемости должны быть отобраны два новых образца меньшего объема в соответствии с пунктом 2.3. После отбора новых образцов меньшего объема образец должен быть вновь опломбирован в соответствии с пунктом 2.3.4.

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

- .1 если результат «Х» равен применимому пределу, предусмотренному правилом 14, или меньше него, то судовое топливо считается соответствующим требованиям; или
- .2 если результат «Х» превышает применимый предел, предусмотренный правилом 14, то судовое топливо считается не соответствующим требованиям.

Таблица 1. Краткое изложение части 1 процедуры, применяемой к образцу, предоставляемому согласно Конвенции МАРПОЛ

На основе метода испытаний, указанного в правиле 2.52 настоящего Приложения		
Применимый предел, % по массе: V	Результат 2.5.1: $X \leq V$	Результат 2.5.2: $X > V$
0,10	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
0,50		
	Результат «Х» указывается с точностью до двух знаков после запятой	

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

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

Часть 2 – Образцы используемого и находящегося на борту топлива

3 Общие требования

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

3.2 Руководство процедурой проверки осуществляется Стороной силами своего компетентного органа.

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

4 Часть 2 процедуры проверки

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

4.2 Лаборатория:

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

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

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

4.4 Два образца меньшего объема должны испытываться по очереди в соответствии с установленным методом испытаний, указанным в правиле 2.52 настоящего Приложения. Для целей данной части 2 процедуры проверки результаты анализа обозначаются как «2А» и «2В»:

- .1 Результаты «2А» и «2В» заносятся в протокол испытаний в соответствии с требованиями метода испытаний.
- .2 Если результаты «2А» и «2В» находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то они считаются действительными.
- .3 Если результаты «2А» и «2В» не находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория выполняет отбор и испытания двух новых образцов меньшего объема. После отбора новых образцов меньшего объема емкость с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с пунктом 4.3.4.

- .4 В случае двух неудачных попыток обеспечить повторяемость результатов «2А» и «2В», причина этой неудачи должна быть проанализирована лабораторией и устранена до проведения дальнейших испытаний образца. После решения проблемы повторяемости должны быть отобраны два новых образца меньшего объема в соответствии с пунктом 4.3. После отбора новых образцов меньшего объема образец должен быть вновь опломбирован в соответствии с пунктом 4.3.4.

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

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

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

На основе метода испытаний, указанного в правиле 2.52 настоящего Приложения				
Применимый предел, % по массе: V	Значение с учетом погрешности испытаний: W	Результат 4.5.1: $Z \leq V$	Результат 4.5.2: $V < Z \leq W$	Результат 4.5.3: $Z > W$
0,10	0,11	Соответствует требованиям	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
0,50	0,53			
		Результат «Z» указывается с точностью до двух знаков после запятой		

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

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

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول) ، الذي اعتمده لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الخامسة والسبعين ، في 20 تشرين الثاني/نوفمبر 2020 ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية ماربول ، على النحو الوارد في مرفق القرار MEPC.324(75) ، وقد أودع النصّ 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二零二零年十一月二十日在其第七十五届会议上按《防污公约》第16(2)(d)条通过并载于第MEPC.324(75)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〉》(《防污公约》)的1997年议定书附则的修正案文本的核正无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), adopted on 20 November 2020 by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization at its seventy-fifth session, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL and set out in the annex to resolution MEPC.324(75), the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe au Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL), qui ont été adoptés le 20 novembre 2020 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-quinzième session, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, et figurent en annexe à la résolution MEPC.324(75), 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 (Конвенция MARPOL), одобренных 20 ноября 2020 года Комитетом по защите морской среды Международной морской организации на его семьдесят пятой сессии в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции MARPOL и изложенных в приложении к резолюции MEPC.324(75), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1977 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), adoptadas el 20 de noviembre de 2020 por el Comité de protección del medio marino de la Organización Marítima Internacional, en su 75º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio MARPOL, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.324(75), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

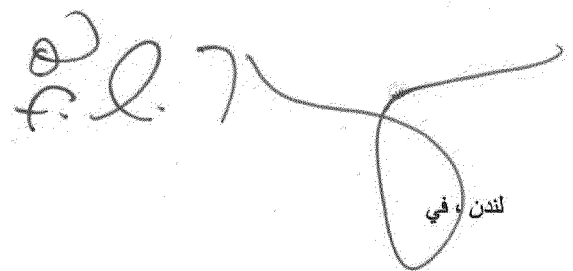
国际海事组织秘书长代表:

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:



لندن ، في

于伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

17 MAR 2021