

**ПРИЛОЖЕНИЕ 21**

**РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.217(63)  
Принята 2 марта 2012 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**

**(Региональные договоренности относительно портовых приемных сооружений  
согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ и сертификация судовых  
дизельных двигателей, оборудованных системами селективного  
каталитического восстановления согласно  
Техническому кодексу по NO<sub>x</sub> 2008 года)**

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

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ правило 13 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, которое согласно этому Приложению придает обязательную силу Техническому кодексу по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей (Технический кодекс по NO<sub>x</sub>),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что как пересмотренное Приложение VI, одобренное резолюцией MEPC.176(58), так и Технический кодекс по NO<sub>x</sub> 2008 года, одобренный резолюцией MEPC.177(58), вступили в силу 1 июля 2010 года,

РАССМОТРЕВ проект поправок к пересмотренным Приложению VI и Техническому кодексу по NO<sub>x</sub> 2008 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению VI и Техническому кодексу по NO<sub>x</sub> 2008 года, 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 февраля 2013 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 августа 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ И  
ТЕХНИЧЕСКОМУ КОДЕКСУ ПО NO<sub>x</sub> 2008 ГОДА**

***Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ***

**1** *К правилу 17 добавляется новый пункт 1bis:*

*1bis* Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования пункта 1 настоящего правила посредством региональных договоренностей, когда, вследствие особых обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим средством удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности, разрабатывают Региональный план приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

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

- .1 данных о том, как в Региональном плане приемных сооружений учитывается Руководство;
- .2 сведений об установленных региональных центрах для приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых имеются лишь ограниченные сооружения.

***Поправки к Техническому кодексу по NO<sub>x</sub> 2008 года***

**2** *Существующий пункт 2.2.4 заменяется следующим:*

**«2.2.4 Двигатели, предварительно не сертифицированные на испытательном стенде**

- .1 Есть двигатели, которые вследствие своих размеров, конструкции и условий поставки не могут быть предварительно сертифицированы на испытательном стенде. В таких случаях изготовитель двигателя, собственник судна или судостроитель должны направить Администрации заявку с просьбой о проведении испытания на судне (см. 2.1.2.2). Заявитель должен продемонстрировать Администрации, что испытания на судне полностью отвечают всем требованиям процедуры стендовых испытаний, указанным в главе 5 настоящего Кодекса. Ни в коем случае не должны превышать допуски на возможные отклонения в измерениях, если первоначальное освидетельствование проводится на судне без какого-либо действительного испытания для предварительной сертификации. Для получения свидетельства EIAPP к двигателям, проходящим сертификационные испытания на судне, применяются те же процедуры, как если бы двигатель был предварительно

сертифицирован на испытательном стенде, с учетом ограничений, приведенных в пункте 2.2.4.2.

- .2 Процедура освидетельствования для предварительной сертификации может допускаться только отдельного двигателя или группы двигателей, представленной базовым двигателем, но она не должна допускаться для сертификации семейства двигателей.».

3 *Пункт 2.2.5.1 заменяется следующим:*

- «.1 Если ли в Свидетельство EIAPP должно быть включено устройство для уменьшения выбросов NO<sub>x</sub>, оно должно признаваться как компонент двигателя, и его наличие регистрируется в технической документации двигателя. Двигатель вместе с установленным устройством для уменьшения выбросов NO<sub>x</sub> должен быть испытан, за исключением случаев, когда по техническим и практическим причинам объединенное испытание неприемлемо и процедуры, указанные в пункте 2.2.4.1, не могут применяться, при условии одобрения Администрацией. В последнем случае используется применимая методика испытаний, и объединенные двигатель/устройство для уменьшения выбросов NO<sub>x</sub> должны быть одобрены и предварительно сертифицированы Администрацией, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией\*. Однако эта предварительная сертификация подлежит ограничениям, приведенным в пункте 2.2.4.2.».

\*\*\*

---

\* См. Руководство 2011 года по дополнительным аспектам Технического кодекса по NO<sub>x</sub> 2008 года в части особых требований, относящихся к судовым дизельным двигателям, оборудованным системами селективного каталитического восстановления (СКВ), принятое резолюцией MEPC.198(62).