

**ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКСА КЪМ ПРОТОКОЛА ОТ 1997 Г., ОТНАСЯЩ  
СЕ ДО ИЗМЕНЕНИЯТА НА МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА  
ПРЕДОТВРЯТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО ОТ КОРАБИ ОТ 1973 Г.,  
КАКТО Е ИЗМЕНЕНА С ПРОТОКОЛА ОТ 1978 Г. (РЕВИЗИРАН АНЕКС  
VI КЪМ MARPOL 73/78)**

**(Приети с Резолюция МЕРС.176(58) на Комитета по опазване на морската  
среда на Международната морска организация на 10 октомври 2008 г. В  
сила за Република България от 1 юли 2010 г.)**

*Издадени от Министерството на транспорта, информационните технологии и  
съобщенията*

*Обн. ДВ. бр.37 от 7 май 2021г.*

Комитетът по опазване на морската среда,

Като припомня член 38, буква а) от Конвенцията за Международната морска организация  
относно функциите на Комитета по опазване на морската среда (Комитета), възложени му с  
международни конвенции за предотвратяване и контрол на замърсяването на морето,

Като отбелязва член 16 от Международната конвенция за предотвратяване на  
замърсяването от кораби от 1973 г. (наричана по-долу "Конвенцията от 1973 г."), член VI от  
Протокола от 1978 г. относно Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от  
кораби от 1973 г. (наричан по-долу "Протоколът от 1978 г.") и член 4 от Протокола от 1997 г. за  
изменение към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973  
г., както е изменена с Протокола от 1978 г. (наричан по-долу "Протоколът от 1997 г."), които заедно  
определят процедурата за изменение на Протокола от 1997 г. и възлагат на съответния орган на  
Организацията функцията да разглежда и приема изменения към Конвенцията от 1973 г., изменена с  
Протоколите от 1978 г. и 1997 г.,

Като отбелязва също, че с Протокола от 1997 г., Анекс VI, озаглавен "Правила за  
предотвратяване замърсяването на въздуха от кораби" (наричан по-долу "Анекс VI"), се добавя към  
Конвенцията от 1973 г.,

Като взема предвид проектоизмененията към Анекс VI към MARPOL,

1. Приема, в съответствие с член 16, параграф 2, буква d) от Конвенцията от 1973 г.,  
изменения към Анекс VI, чийто текст се съдържа в Приложението към тази резолюция;

2. Установява в съответствие с член 16, параграф 2, буква f), точка iii) от Конвенцията от  
1973 г., че измененията се считат за приети на 1 януари 2010 г., освен ако преди тази дата повече от  
една трета от Страните или Страните, чиито комбинирани търговски флоти съставляват не по-малко  
от 50 % от брутния тонаж на световния търговски флот, не са уведомили Организацията за  
възраженията си срещу измененията;

3. Приканва Страните да отбележат, че в съответствие с член 16, параграф 2, буква g),  
точка ii) от Конвенцията от 1973 г. споменатите изменения влизат в сила на 1 юли 2010 г. след  
приемането им в съответствие с параграф 2 по-горе;

4. Отправя искане към генералния секретар, в съответствие с член 16, параграф 2, буква е)  
от Конвенцията от 1973 г., да предаде на всички Страни по Конвенцията от 1973 г., както е изменена

с Протоколите от 1978 г. и 1997 г., заверени копия от тази резолюция и текста на измененията, съдържащи се в Приложението;

5. Освен това отправя искане към генералния секретар да предаде на членовете на Организацията, които не са Страни по Конвенцията от 1973 г., както е изменена с Протоколите от 1978 г. и 1997 г., копия от тази резолюция и Приложението към нея; и

6. Приканва Страните по Анекс VI към MARPOL и другите правителства на държавите-членки да представят измененията към Анекс VI към MARPOL на вниманието на корабоприжателите, операторите на кораби, корабостроителите, производителите на корабни дизелови двигатели, доставчиците на корабни горива и всички други заинтересовани групи.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### РЕВИЗИРАН АНЕКС VI КЪМ MARPOL 73/78

#### Правила за предотвратяване замърсяването на въздуха от кораби

##### Глава 1

##### Общи положения

##### Правило 1

##### *Прилагане*

Разпоредбите на този Анекс се прилагат за всички кораби, освен когато изрично е предвидено друго в правила 3, 5, 6, 13, 15, 16 и 18 от този Анекс.

##### Правило 2

##### *Определения*

За целите на този Анекс:

1 *Анекс* означава Анекс VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. (MARPOL), както е изменена с Протокола от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокола от 1997 г., изменен от Организацията, при условие че тези изменения са приети и въведени в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от тази Конвенция.

2 *Подобен етап на постройка* означава етап, при който:

- .1 започва постройка, която може да се идентифицира с конкретен кораб; и
- .2 започва сглобяването на кораб, представляващо най-малко 50 тона или 1 % от очакваното тегло на цялата конструкция, което е по-малко.

3 *Дата на годишнина* означава деня и месеца от всяка година, които отговарят на датата на изтичане на валидността на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха.

4 *Спомагателно устройство за контрол* означава система, функция или стратегия за управление, инсталирана на корабен дизелов двигател, която се използва за защита на двигателя и/или на спомагателното му оборудване от експлоатационни състояния, които могат да доведат до щета или повреда или които се използват за улесняване пускането на двигателя. Спомагателното устройство за контрол може също да бъде стратегия или мярка, за които е доказано по задоволителен начин, че не са измервателно-коригиращо устройство.

5 *Непрекъснатото подаване* се определя като процес, при който отпадъците се подават в горивна камера без човешка помощ, докато инсинераторът е в нормални работни състояния с работна температура на горивната камера между 850°C и 1200°C.

6 *Измервателно-коригиращо устройство* означава устройство, което измерва, открива или реагира на работните променливи (напр. обороти на двигателя, температура, входното налягане

или друг параметър) с цел да активира, модулира, забави или деактивира действието на всеки компонент или работа на системата за управление на емисиите, така че ефективността на системата за управление на емисиите да се намали при условията, които се срещат по време на обичайната експлоатация, освен когато използването на такова устройство е основателно включено в приложената процедура за изпитване за освидетелстване на емисиите.

7 *Емисия* означава всяко изпускане на вещества, предмет на контрол от този Анекс, от кораби в атмосферата или морето.

8 *Зона за контрол на емисиите* означава зона, в която се изисква приемането на специални задължителни мерки за емисиите от кораби, за да се предотврати, намали и контролира замърсяването на въздуха с NO<sub>x</sub> или SO<sub>x</sub> и прахови частици, или и трите вида емисии и техните съпътстващи неблагоприятни въздействия върху човешкото здраве и околната среда. Зоните за контрол на емисиите включват тези, изброени или определени в правила 13 и 14 от този Анекс.

9 *Течно гориво* означава всяко гориво, доставено на борда на кораб и предназначено за изгаряне с цел за задвижване или експлоатация на този кораб, включително дестилатни и остатъчни горива.

10 *Брутен тонаж* означава брутния тонаж, изчислен в съответствие с правилата за измерване на тонажа, които се съдържат в Анекс I към Международната конвенция за тонажно измерване на корабите от 1969 г. или в съответствие с всяка последваща Конвенция;

11 *Инсталации* във връзка с правило 12 от този Анекс означава инсталирането на системи, оборудване, включително преносими пожарогасителни агрегати, изолация или друг материал на кораб, но изключва ремонта или презареждането на вече инсталирани системи, оборудване, изолация или друг материал или презареждането на преносими пожарогасителни агрегати.

12 *Инсталиран* означава корабен дизелов двигател, който е монтиран на кораб или е предназначен за тази цел, включително преносим спомагателен корабен дизелов двигател, само ако неговата система за зареждане с гориво, охлаждане или изпускателна уредба е неразделна част от кораба. Система за зареждане с гориво се счита за неразделна част от кораба, само ако е трайно прикрепена към него. Това определение включва корабен дизелов двигател, който се използва за допълване или увеличаване на инсталираната мощност на кораба и е предназначен да бъде неразделна част от него.

13 *Нерационална стратегия за контрол на емисиите* означава стратегия или мярка, която при обичайната експлоатация на кораба намалява ефективността на системата за управление на емисиите до ниво, по-ниско от очакваното за приложимата процедура за изпитване на емисиите.

14 *Морски дизелов двигател* означава всеки двигател с вътрешно горене, работещ с течно гориво или с два вида гориво, за който се прилага правило 13 от този Анекс, включително възпламенителни системи/системи от съединения, ако се прилагат такива.

15 *Технически кодекс NO<sub>x</sub>* означава Технически кодекс за контрол на емисиите на азотни окиси от морски дизелови двигатели, приет с Резолюция 2 на MARPOL от Конференцията от 1997 г., както е изменен от Организацията, при условие че тези изменения са приети и въведени в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от тази Конвенция.

16 *Вещества, разрушаващи озоновия слой* означава контролирани вещества, определени в член 1, параграф 4 от Монреалския протокол за веществата, които разрушават озоновия слой, 1987 г., и изброени в Допълнения А, В, С или Е към този протокол, в сила към момента на прилагане или тълкуване на този Анекс.

Вещества, разрушаващи озоновия слой, които могат да бъдат открити на борда на кораб, включват, но не се ограничават до:

Халон 1211 Бромохлордифлуорометан

Халон 1301 Бромотрифлуорометан

Халон 2402 1, 2-дибромо-1,1,2,2-тетрафлуороетан (известен също като Халон 114B2)  
CFC-11 трихлорфлуорметан  
CFC-12 дихлородифлуорометан  
CFC-113 1, 1,2-трихлоро-1, 2, 2-трифлуороетан  
CFC-114 1,2-дихлоро-1,1,2,2-тетрафлуороетан  
CFC-115 хлоропентафлуороетан

17 *Изгаряне на борда на кораба* означава изгаряне на отпадъци или други вещества на борда на кораб, ако тези отпадъци или други вещества са били генерирани по време на нормалната експлоатация на този кораб.

18 *Корабен инсинератор* означава техническо средство на борда на кораб, предназначено основно за изгаряне.

19 *Изградени кораби* означава кораби, чиито килове са положени или които се намират на подобен етап на изграждане.

20 *Нефтен шлам (Sludge oil)* означава шлам от маслените или горивни сепаратори, отработено смазочно масло от главни или спомагателни машини, или нефтени остатъци от сантинни сепаратори, нефто-филтриращо оборудване или събирателни тави.

21 *Танкер* означава нефтен танкер по смисъла на правило 1 от Анекс I или танкер-химикаловоз по смисъла на правило 1 от Анекс II към тази Конвенция.

### **Правило 3**

#### ***Изключения и освобождавания***

Общи положения

1 Правилата от този Анекс не се прилагат при:

.1 всяка емисия, необходима за осигуряване безопасността на кораба или спасяване на човешки живот на море; или

.2 всяка емисия, произтичаща от повреда на кораба или негово оборудване:

.2.1 при условие, че след настъпването на повредата или след откриването на емисията са взети всички разумни предпазни мерки с цел предотвратяване или минимизиране на емисията; и

.2.2 освен ако собственикът или капитанът не е действал с умисъл да причини щета или е допуснал отделянето на емисия поради небрежност и със съзнанието, че може да се причини щета.

#### **Опити за намаляване на емисиите от кораби и технологични изследвания в областта на контрола**

2 Администрацията на дадена Страна може, в сътрудничество с други Администрации, ако е подходящо, да разреши освобождаване от специални разпоредби на този Анекс за кораб, който да провежда опити за разработване на технологии за намаляване и контрол на емисиите и на програми за проектиране на двигатели. Такова освобождаване се предоставя, само ако прилагането на специални разпоредби от този Анекс или от ревизирия Технически кодекс NO<sub>x</sub> от 2008 г. би могло да възпрепятства научните изследвания в областта на разработването на такива технологии или програми. Разрешение за такова освобождаване се предоставя само на необходимия минимален брой кораби и е обект на следните разпоредби:

.1 за морски дизелови двигатели с работен обем на цилиндъра до 30 литра продължителността на изпитването по море не надвишава 18 месеца. Ако е необходимо допълнително време, Администрацията или Администрациите, издаващи разрешения, могат да разрешат подновяване за допълнителен 18-месечен период; или

.2 за морски дизелови двигатели с работен обем на цилиндъра, равен или по-голям от 30 литра, продължителността на изпитването на кораба не надвишава 5 години и изисква разглеждане на напредъка от страна на издаващата разрешението Администрация или Администрации при всеки междинен преглед. Въз основа на това разглеждане може да бъде отнето разрешителното за освобождаване, ако изпитването не отговаря на условията в това разрешително или ако се установи,

че няма вероятност технологията или програмата да доведе до ефективни резултати в намаляването и контрола на емисиите от кораба. Ако проверяващата Администрация или Администрации определят, че е необходимо допълнително време за провеждане на изпитване на конкретна технология или програма, разрешението за освобождаване може да бъде подновено за допълнителен период от време, който не надвишава пет години.

#### **Емисии от дейности за добив на минерали от морското дъно**

3.1 Емисиите, които произтичат пряко от проучването, експлоатацията и свързаната с тях офшорна преработка на минерални ресурси от морското дъно, са освободени от разпоредбите на този Анекс в съответствие с член 2, параграф 3, буква b), точка ii) от настоящата Конвенция. Тези емисии включват следното:

.1 емисиите, произтичащи от изгарянето на вещества, които са единствено и пряко резултат от проучване, експлоатация и свързана с това офшорна преработка на минерални ресурси от морското дъно, включително, но без да се ограничава до, изгарянето на въглеводороди и на изрезки, шлака и/или стимулиращи течности по време на сондажни и изпитвателни операции, както и използване на сигнални ракети при неблагоприятни условия;

.2 изпускането на газове и летливи съединения, вложени в сондажни течности и изрезки;

.3 емисиите, свързани единствено и пряко с обработката, боравенето със или съхранението на минерали от морското дъно; и

.4 емисиите от морски дизелови двигатели, които са предназначени единствено за проучване, експлоатация и свързана с тях офшорна преработка на минерални ресурси от морското дъно.

3.2 Изискванията на правило 18 от този Анекс не се прилагат за използването на въглеводороди, които се произвеждат и впоследствие се използват на място като гориво, когато са одобрени от Администрацията.

#### **Правило 4**

##### ***Еквиваленти***

1 Администрацията на дадена Страна може да разреши всяко приспособление, материал, уред или апарат да бъдат монтирани на кораб или други процедури, алтернативни течни горива или методи за съответствие да се използват като алтернатива на изискваните от този Анекс, ако такова приспособление, материал, уред или апарат или други процедури, алтернативни течни горива или методи за съответствие са поне толкова ефективни по отношение на намаляването на емисиите, колкото се изисква от този Анекс, включително някой от стандартите, установени в правила 13 и 14.

2 Администрацията на Страна, която разрешава приспособление, материал, уред или апарат или други процедури, алтернативни течни горива или методи за съответствие да се използват като алтернатива на изискваните от този Анекс, съобщава на Организацията за разпространение до Страните на подробности за тях, за сведение и подходящи действия, ако има такива.

3 Администрацията на дадена Страна взема предвид всички съответни насоки, разработени от Организацията, отнасящи се до еквивалентите, предвидени в това правило.

4 Администрацията на Страна, която разрешава използването на еквивалент, както е посочено в параграф 1 от това правило, се стреми да не уврежда или поврежда нейната околна среда, човешкото здраве, имущество или ресурси или тези на други държави.

### **Глава 2**

#### **Преглед, освидетелстване и средства за контрол**

#### **Правило 5**

##### ***Прегледи***

1 Всеки кораб с брутен тонаж, равен на или по-голям от 400 БТ, и всяка стационарна и плаваща сондажна платформа и други платформи подлежат на прегледите, посочени по-долу:

.1 Първоначален преглед преди пускането на кораба в експлоатация или преди издаването на свидетелство за първи път съгласно правило 6 от този Анекс. Прегледът трябва да гарантира, че оборудването, системите, приспособленията, съоръженията и материалите напълно съответстват на приложимите изисквания на този Анекс;

.2 Подновителен преглед през интервали, определени от Администрацията, но ненадвишаващи пет години, освен в случаите, когато се прилагат правила 9.2, 9.5, 9.6 или 9.7 от този Анекс. Подновителният преглед трябва да гарантира, че оборудването, системите, приспособленията, съоръженията и материалите напълно съответстват на действащите изисквания на този Анекс;

.3 Междинен преглед в рамките на три месеца преди или след датата на втората годишнина или в рамките на три месеца преди или след датата на третата годишнина на свидетелството, което замества един от годишните прегледи, посочени в параграф 1.4 от това правило. Междинният преглед трябва да гарантира, че оборудването и съоръженията напълно съответстват на приложимите изисквания на този Анекс и са в добро работно състояние. Такива междинни прегледи се заверяват в свидетелството, издадено съгласно правило 6 или 7 на този Анекс;

.4 Годишен преглед в рамките на три месеца преди или след датата на всяка годишнина от издаването на свидетелството, включващ обща проверка на оборудването, системите, приспособленията, съоръженията и материалите, посочени в параграф 1.1 от това правило, за да се гарантира, че са били поддържани в съответствие с параграф 4 от това правило и че продължават да отговарят на изискванията за експлоатация, за които е предназначен корабът. Такива годишни прегледи се заверяват в свидетелството, издадено съгласно правило 6 или 7 от този Анекс; и

.5 Допълнителен преглед, общ или частичен, в зависимост от обстоятелствата, се осъществява всеки път, когато се извършват важни ремонти или подновявания, както е предписано в параграф 4 от това правило, или след ремонт в резултат на разследванията, регламентирани в параграф 5 от това правило. Прегледът трябва да гарантира, че необходимите ремонти или подновявания са извършени ефективно, че материалите и изработката при тези ремонти или подновявания са задоволителни във всяко едно отношение и че корабът отговаря във всяко едно отношение на изискванията на този Анекс.

2 За кораби с брутен тонаж, по-малък от 400 БТ, Администрацията може да установи подходящи мерки, за да гарантира спазването на приложимите разпоредби на този Анекс.

3 Прегледите на кораби, отнасящи се до прилагането на разпоредбите на този Анекс, се извършват от длъжностни лица на Администрацията.

.1 Администрацията обаче може да възложи прегледите или на определени за тази цел инспектори, или на организации, признати от нея. Тези организации трябва да спазват насоките, приети от Организацията;

.2 Прегледът на морски дизелови двигатели и оборудване за съответствие с правило 13 от този Анекс се извършва съгласно ревизирания Технически кодекс NOX от 2008 г.;

.3 Когато назначен инспектор или призната организация определи, че състоянието на оборудването съществено не съответства на данните в свидетелството, той/тя трябва да гарантира, че ще бъдат предприети коригиращо действие и следва своевременно да уведоми Администрацията. Ако такова коригиращо действие не бъде предприето, свидетелството се отнема от Администрацията. Ако корабът се намира в пристанище на друга Страна, съответните органи на държавата на пристанището се уведомяват незабавно. Когато длъжностно лице на Администрацията, назначен инспектор или призната организация е уведомил съответните органи на пристанищната държава, правителството на тази пристанищна държава оказва на това длъжностно лице, инспектор или организация необходимото съдействие за изпълнение на задълженията им по това правило; и

.4 Във всички случаи Администрацията трябва да гарантира изцяло пълното извършване

и ефикасността на прегледа и да се ангажира с предприемането на необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

4 Оборудването трябва да се поддържа в съответствие с разпоредбите на този Анекс, като без изричното одобрение на Администрацията не трябва да се правят никакви промени в това оборудване, в системите, приспособленията, съоръженията или материалите, обхванати от прегледа. Допуска се пряка подмяна на такова оборудване и приспособления с оборудване и приспособления, които съответстват на разпоредбите на този Анекс.

5 Когато на кораб се случи произшествие или се установи дефект, който оказва съществено влияние върху ефективността или пълнотата на оборудването му, обхванато от този Анекс, капитанът или собственикът на кораба докладва при първа възможност на Администрацията, на назначения инспектор или на признатата организация, отговарящи за издаването на съответното свидетелство.

## **Правило 6**

### ***Издаване или заверка на свидетелство***

1 Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха се издава след първоначален или подновителен преглед съгласно правило 5 от този Анекс на:

.1 всеки кораб с брутен тонаж 400 БТ и повече, извършващ рейсове до пристанища или крайбрежни терминали под юрисдикцията на други Страни; и

.2 платформи и сондажни платформи, извършващи рейсове до води под суверенитета или юрисдикцията на други Страни.

2 На кораб, построен преди датата на влизане в сила на Анекс VI, Администрацията на знамето на кораба издава Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха в съответствие с параграф 1 от това правило не по-късно от първото планирано излизане на сухдок след датата на влизане в сила на Анекс VI, но не по-късно от три години след тази дата.

3 Свидетелството се издава или заверява от Администрацията или от лице или организация, надлежно упълномощени от нея. Във всеки от случаите Администрацията поема пълна отговорност за издаденото свидетелство.

## **Правило 7**

### ***Издаване на свидетелство от друга Страна***

1 Дадена Страна може, по молба на Администрацията, да изиска преглед на кораба и ако е убедена, че са спазени разпоредбите на този Анекс, да издаде или да разреши издаването на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха на кораба и при необходимост да направи заверка или да разреши полагането ѝ върху свидетелството на кораба в съответствие с този Анекс.

2 Копие от свидетелството и копие от доклада от прегледа се предоставят в най-кратък срок на Администрацията, която е отправила искането.

3 Така издадено свидетелство съдържа декларация, в която се посочва, че е издадено по искане на Администрацията, като това свидетелство има същата сила и се приема при същите условия като свидетелството, издадено по правило 6 от този Анекс.

4 На кораб, който има право да плава под знамето на държава, която не е Страна, не се издава Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха.

## **Правило 8**

### ***Форма на свидетелство***

Международното свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха се изготвя по форма, съответстваща на образеца, даден в приложение I към този Анекс, и е най-малко на английски, френски или испански език. Ако се използва и официалният език на издаващата държава, той има предимство в случай на спор или несъответствие.

## **Правило 9**

### ***Срокове и валидност на свидетелството***

1 Международното свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха се издава за период, указан от Администрацията, който не може да надвишава пет години.

2 Независимо от изискванията на параграф 1 от това правило:

.1 когато подновителният преглед е приключил в рамките на три месеца преди датата на изтичането на валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключване на подновителния преглед до дата не по-късна от пет години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство;

.2 когато подновителният преглед е приключил след датата на изтичането на валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключването на подновителния преглед до дата не по-късна от пет години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство; и

.3 когато подновителният преглед е приключил повече от три месеца преди датата на изтичането на валидността на наличното свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключването на подновителния преглед до дата не по-късна от пет години след датата на приключването на подновителния преглед.

3 Ако свидетелството е издадено за срок, по-малък от пет години, Администрацията може да продължи валидността му след датата на изтичането му до края на максималния период, посочен в параграф 1 от това правило, при условие че са извършени прегледите, посочени в правила 5.1.3 и 5.1.4 от този Анекс, валидни при издаването на свидетелството за срок от пет години, според случая.

4 Ако след приключването на подновителния преглед ново свидетелство не може да бъде издадено или да бъде предоставено на борда на кораба преди датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, лицето или организацията, упълномощени от Администрацията, може да завери наличното свидетелство, като това свидетелство се счита за валидно за нов период, който не може да надвишава пет месеца, считани от датата на изтичането на валидността му.

5 Ако на датата на изтичане на валидността на свидетелството корабът не се намира в пристанище, в което може да се извърши преглед, Администрацията може да удължи валидността на това свидетелство, но това удължаване се разрешава единствено, за да се позволи на кораба да приключи своето пътуване до пристанището, в което да бъде подложен на преглед и то единствено в случай, че тази мярка изглежда подходяща и разумна. Валидността на никое свидетелство не трябва да бъде удължавана за период, по-дълъг от три месеца, като кораб, на който е позволено удължаване валидността на свидетелството, няма право въз основа на това удължение след пристигането в пристанището, в което да бъде подложен на преглед, да отпътува от него, без да е получил ново свидетелство. След приключване на прегледа за подновяване валидността на новото свидетелство ще бъде до дата, ненадвишаваща пет години от датата на изтичане на валидността на наличния сертификат, преди да е било разрешено удължаването.

6 Свидетелство, издадено на кораб, извършващ кратки рейсове, чиято валидност не е била продължена въз основа на предишните разпоредби на това правило, може да се удължи от Администрацията за гратисен период, който не надхвърля един месец след изтичането на валидността, посочена в това свидетелство. След приключване на прегледа за подновяване валидността на новото свидетелство трябва да бъде до дата, ненадвишаваща пет години от датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, преди да е било разрешено удължаването.

7 При специални обстоятелства, определени от Администрацията, не е необходимо да се датира новото свидетелство от датата на изтичане на валидността на съществуващото такова, както се изисква от параграф 2.1, 5 или 6 от това правило. При такива обстоятелства новото свидетелство трябва да е валидно до дата не по-късна от пет години от датата на приключване на прегледа за подновяване.

8 Когато годишен или междинен преглед приключи в срок, по-кратък от указания в



правило 5 от този Анекс, то тогава:

.1 датата на годишнината, посочена в свидетелството, се заменя от заверка с дата, която е не по-късна от три месеца от датата, на която е приключил прегледът;

.2 последващият годишен или междинен преглед, изискван съгласно правило 5 от този Анекс, се извършва на интервалите, регламентирани в това правило, като се използва новата дата на годишнина; и

.3 датата на изтичането на валидността може да остане непроменена, при условие че един или повече годишни или междинни прегледи, според случая, бъдат извършени така, че да не бъдат надвишени максималните срокове между прегледите, регламентирани от правило 5 от този Анекс.

9 Свидетелство, издадено съгласно правило 6 или 7 от този Анекс, престава да бъде валидно в който и да е от следните случаи:

.1 ако съответните прегледи не са завършени в рамките на периодите, посочени в правило 5.1 от този Анекс;

.2 ако свидетелството не е заверено в съответствие с правило 5.1.3 или 5.1.4 от този Анекс; и

.3 при преминаване на кораба под флага на друга държава. Ново свидетелство се издава само когато Правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно убедено, че корабът отговаря на изискванията на правило 5.4 от този Анекс. В случай на преминаване между Страните, при поискване в рамките на три месеца след извършването на преминаването, Правителството на Страната, под чието знаме корабът е имал право да плава преди това, във възможно най-кратък срок предава на Администрацията копия от свидетелството, намиращо се на кораба преди прехвърлянето и ако има такива, копия от съответните доклади от прегледи.

#### **Правило 10**

##### ***Държавен пристанищен контрол по отношение на експлоатационните изисквания***

1 Кораб, когато се намира в пристанище или крайбрежен терминал под юрисдикцията на друга Страна по Анекс VI, подлежи на проверка от надлежно упълномощени от тази Страна длъжностни лица относно експлоатационните изисквания по този Анекс, когато съществуват явни основания да се счита, че капитанът или екипажът не са запознати със съществените корабни процедури, отнасящи се до предотвратяването на замърсяването на въздуха от кораби.

2 При обстоятелствата, посочени в параграф 1 от това правило, Страната предприема такива мерки, които да гарантират, че корабът няма да плава, докато ситуацията не бъде приведена в ред в съответствие с изискванията на този Анекс.

3 Процедурите, свързани с държавния пристанищен контрол, предвиден в член 5 от настоящата Конвенция, трябва да се прилагат към настоящото правило.

4 Нито една разпоредба от настоящото правило не трябва да се счита като ограничаваща правата и задълженията на Страна, осъществяваща контрол над експлоатационните изисквания, специално предвидени в настоящата Конвенция.

#### **Правило 11**

##### ***Разкриване на нарушения и правоприлагане***

1 Страните по Анекс VI трябва да си сътрудничат при разкриването на нарушения и прилагането на разпоредбите на този Анекс, използвайки всички подходящи и практични мерки за разкриване и за наблюдение на околната среда, подходящи процедури за докладване и за събиране на доказателства.

2 Кораб, за който се прилага този Анекс, може да бъде обект на проверка във всяко пристанище или крайбрежен терминал на дадена Страна от длъжностни лица, назначени или упълномощени от тази Страна, с цел удостоверяване дали корабът изпуска някое от веществата, обхванати от този Анекс, в нарушение на изискванията на този Анекс. Ако дадена проверка установи нарушение на този Анекс, до Администрацията се изпраща доклад за предприемане на подходящо

действие.

3 Всяка Страна трябва да представи на Администрацията доказателства, ако има такива, че корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от този Анекс, в нарушение на разпоредбите на този Анекс. Ако това е практически възможно, компетентният орган на предишната Страна трябва да уведоми капитана на кораба за предполагаемото нарушение.

4 При получаване на такова доказателство така информираната Администрация трябва да разследва въпроса и може да поиска от другата Страна да представи допълнителни или по-добри доказателства за предполагаемото нарушение. Ако Администрацията е удовлетворена, че са налице достатъчно доказателства за откриване на съдебна процедура по отношение на предполагаемото нарушение, тя трябва да наложи откриването на такава процедура съгласно нейното законодателство, колкото е възможно по-скоро. Администрацията трябва незабавно да информира Страната, която е съобщила за предполагаемото нарушение, както и Организацията за предприетите действия.

5 Дадена Страна може също така да провери кораб, за който се прилага този Анекс, когато влиза в пристанища или крайбрежни терминали под нейна юрисдикция, ако е получено искане за разследване от която и да е Страна заедно с достатъчно доказателства, че корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от този Анекс, на което и да е място в нарушение на този Анекс. Доклад от такова разследване трябва да бъде изпратен на Страната, която го е поискала, и на Администрацията, така че да могат да бъдат предприети подходящи действия съгласно тази Конвенция.

6 Международното право, отнасящо се до предотвратяване, намаляване и контрол на замърсяването на морската среда от кораби, включително правото, свързано с правоприлагането и предпазните мерки, което е в сила към момента на прилагане или тълкуване на този Анекс, се прилага *mutatis mutandis (с необходимите промени)* към правилата и стандартите, установени в този Анекс.

### Глава 3

#### Изисквания за контрол на емисиите от кораби

##### Правило 12

##### **Вещества, които нарушават озоновия слой**

1 Това правило не се прилага за постоянно запечатано оборудване, което няма връзки за зареждане с хладилен агент или потенциално отстраняеми компоненти, съдържащи вещества, разрушаващи озоновия слой.

2 Съгласно разпоредбите на правило 3.1 се забраняват всякакви умишлени емисии на вещества, разрушаващи озоновия слой. Преднамерените емисии включват емисии, възникващи в процеса на поддържане, обслужване, ремонт или обезвреждане на системи или оборудване, с изключение на минимални изпускания, свързани с улавянето или рециклирането на вещества, разрушаващи озоновия слой. Емисии, произтичащи от течове на вещества, разрушаващи озоновия слой, независимо дали те са умишлени, или не, могат да бъдат уреждани от Страните.

3.1 Забраняват се инсталациите, които съдържат вещества, разрушаващи озоновия слой, различни от хидрохлорфлуорвъглеродороди:

.1 на кораби, построени на или след 19 май 2005 г.; или

.2 по отношение на кораби, построени преди 19 май 2005 г., които имат договорна дата за доставка на оборудването на кораба на или след 19 май 2005 г. или при липса на договорна дата за доставка действителната доставка на оборудването на кораба да е на или след 19 май 2005 г.

3.2 Инсталации, които съдържат хидрохлорфлуорвъглеродороди, се забраняват:

.1 на кораби, построени на или след 1 януари 2020 г.; или

.2 по отношение на кораби, построени преди 1 януари 2020 г., които имат договорна дата за доставка на оборудването на кораба на или след 1 януари 2020 г. или при липса на договорна дата за доставка действителната доставка на оборудването на кораба да е на или след 1 януари 2020 г.

2 4 Веществата, посочени в това правило, и оборудването, съдържащо такива вещества, се предават в подходящи приемни съоръжения, когато се извличат от корабите.

3 5 Всеки кораб, предмет на правило 6.1, трябва да поддържа списък на оборудването, съдържащо вещества, разрушаващи озоновия слой.

4 6 Всеки кораб, предмет на правило 6.1, който има презареждащи се системи, които съдържат вещества, разрушаващи озоновия слой, трябва да води Дневник за веществата, разрушаващи озоновия слой. Този дневник може да бъде част от съществуващ дневник или електронна система за записване, одобрени от Администрацията.

5 7 Записите в Дневника за вещества, разрушаващи озоновия слой, трябва да включват масата (в kg) на съответното вещество и трябва да се правят незабавно при всеки отделен случай по отношение на следното:

.1 пълно или частично презареждане на оборудване, съдържащо вещества, разрушаващи озоновия слой;

.2 ремонт или техническо обслужване на оборудване, съдържащо вещества, разрушаващи озоновия слой;

.3 изпускане в атмосферата на вещества, разрушаващи озоновия слой:

.3.1 преднамерено; и

.3.2 непреднамерено;

.4 изпускане на вещества, разрушаващи озоновия слой, в брегови приемни съоръжения; и

.5 снабдяване на кораба с вещества, разрушаващи озоновия слой.

## **Правило 13**

### ***Азотни окиси ( $NO_x$ )***

#### **Приложение**

1.1 Това правило се прилага за:

.1 всеки морски дизелов двигател с изходна мощност над 130 kW, инсталиран на кораб; и

.2 всеки морски дизелов двигател с изходна мощност, по-голяма от 130 kW, който е претърпял съществено преустройство на или след 1 януари 2000 г., освен когато е доказано по удовлетворителен за Администрацията начин, че този двигател се явява идентична подмяна на заменения двигател и не е обхванат по друг начин от параграф 1.1.1 от това правило.

1.2 Това правило не се отнася за:

.1 морски дизелов двигател, предназначен за използване единствено за аварийни ситуации или за хранване на устройство или оборудване, предназначено за използване единствено при аварийни ситуации на кораба, на който е инсталирано, или морски дизелов двигател, монтиран в спасителни лодки, предназначен за използване единствено при аварийни ситуации; и

.2 морски дизелов двигател, инсталиран на кораб, извършващ рейсове единствено във води, които са под суверенитета или юрисдикцията на държавата, под чието знаме корабът има право да плава, при условие че този двигател е предмет на алтернативна мярка за контрол на  $NO_x$ , установена от Администрацията.

1.3 Независимо от разпоредбите на параграф 1.1 от това правило Администрацията може да разреши изключване от прилагането на това правило за всеки морски дизелов двигател, който е монтиран на построен кораб, или за всеки морски дизелов двигател, който е претърпял съществено преустройство преди 19 май 2005 г., при условие че корабът, на който е монтиран двигателят, извършва рейсове единствено до пристанища или крайбрежни терминали в държавата, под чието знаме има право да плава.

#### **Съществено преустройство**

2.1 За целите на това правило *"съществено преустройство"* означава модификация на или след 1 януари 2000 г. на морски дизелов двигател, който все още не е освидетелстван съгласно стандартите, определени в параграфи 3, 4 или 5.1.1 от това правило, когато:

.1 двигателят е подменен с морски дизелов двигател или е инсталиран допълнителен морски дизелов двигател, или

.2 на двигателя се прави съществена модификация, както е определено в ревизирия Технически кодекс NO<sub>x</sub> от 2008 г., или

.3 максималната непрекъсната мощност на двигателя се увеличава с повече от 10 % в сравнение с максималната непрекъсната мощност на първоначалното освидетелстване на двигателя.

2.2 За съществено преустройство, включващо подмяна на морски дизелов двигател с неидентичен морски дизелов двигател, или за монтиране на допълнителен морски дизелов двигател се прилагат стандартите в това правило, които са в сила към момента на подмяната или добавянето на двигателя. На или след 1 януари 2016 г., само в случай на подмяна на двигатели, ако не е възможно за резервния двигател да бъдат постигнати определените в точка 5.1.1 от това правило стандарти (ниво III), то трябва да се осигури съответствие на резервния двигател със стандартите, определени в параграф 4 от това правило (ниво II). Организацията следва да разработи насоки за определяне на критериите, когато не е възможно резервният двигател да отговаря на стандартите в параграф 5.1.1 от това правило.

2.3 Морски дизелов двигател, посочен в точка 2.1.2 или 2.1.3 от това правило, трябва да отговаря на следните стандарти:

.1 за кораби, построени преди 1 януари 2000 г., се прилагат стандартите, определени в параграф 3 от това правило; и

.2 за кораби, построени на или след 1 януари 2000 г., се прилагат стандартите, които са в сила по времето, когато е построен корабът.

#### **Ниво I**

3 Съгласно правило 3 от този Анекс експлоатацията на морски дизелов двигател, монтиран на кораб, който е построен на или след 1 януари 2000 г. и преди 1 януари 2011 г., е забранена, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като общата претеглена емисия на NO<sub>2</sub>) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номиналните обороти на двигателя (обороты на колянвия вал в минута):

.1 17,0 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;

.2  $45 n^{(-0,2)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm;

.3 9,8 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече.

#### **Ниво II**

4 Съгласно правило 3 от този Анекс експлоатацията на морски дизелов двигател, монтиран на кораб, който е построен на или след 1 януари 2011 г., е забранена, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като общата претеглена емисия на NO<sub>2</sub>) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номиналните обороти на двигателя (обороты на колянвия вал в минута):

.1 14,4 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;

.2  $44 n^{(-0,23)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm;

.3 7,7 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече.

#### **Ниво III**

5.1 Съгласно правило 3 от този Анекс експлоатацията на морски дизелов двигател, монтиран на кораб, който е построен на или след 1 януари 2016 г.:

.1 е забранено, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като обща претеглена емисия на NO<sub>2</sub>) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номиналните обороти на двигателя (обороты на колянвия вал в минута):

.1.1 3,4 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;

.1.2  $9 n^{(-0,2)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm; и

.1.3 2,0 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече;

.2 подлежи на стандартите, определени в параграф 5.1.1 от това правило, когато корабът оперира в зона за контрол на емисиите, определена съгласно параграф 6 от това правило; и

.3 подлежи на стандартите, определени в параграф 4 от това правило, когато корабът оперира извън зона за контрол на емисиите, определена съгласно параграф 6 от това правило.

5.2 При условията на преразглеждане, предвиден в параграф 10 от това правило, стандартите, определени в параграф 5.1.1 от това правило, не се прилагат за:

.1 морски дизелов двигател, монтиран на кораб с дължина ( $L$ ), определена в правило 1.19 от Анекс I към тази Конвенция, по-малка от 24 метра, когато е специално проектиран и се използва единствено за развлекателни цели; или

.2 морски дизелов двигател, монтиран на кораб с комбинирана номинална мощност на задвижване на дизеловия двигател, по-малка от 750 kW, ако е доказано по удовлетворителен за Администрацията начин, че корабът не може да отговаря на стандартите, определени в параграф 5.1.1 от това правило, поради проектни или конструктивни ограничения на кораба.

### **Зона за контрол на емисиите**

6 За целите на това правило зона за контрол на емисиите е всяка морска зона, включително всяка пристанищна зона, определена от Организацията в съответствие с критериите и процедурите, определени в приложение III към този Анекс.

### **Морски дизелови двигатели, инсталирани на кораб, построен преди 1 януари 2000 г.**

7.1 Независимо от параграф 1.1.1 от това правило морски дизелов двигател с изходна мощност над 5000 kW и работен обем на цилиндър от или над 90 литра, монтиран на кораб, който е построен на или след 1 януари 1990 г., но преди 1 януари 2000 г., трябва да съответства на граничните стойности на емисиите, определени в параграф 7.4 от това правило, при условие че одобреният метод за този двигател е освидетелстван от Администрацията на дадена Страна и до Организацията е изпратено уведомление за такова освидетелстване от освидетелстваща Администрация. Съответствието с този параграф се доказва по един от следните начини:

.1 инсталиране на одобрения освидетелстван метод, потвърдено от преглед, при който е използвана процедурата за проверка, посочена в досието на одобрения метод, включително съответното отбелязване за наличието на одобрения метод в корабното Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха; или

.2 освидетелстване на двигателя, потвърждаващо, че той работи в границите, определени в параграф 3, 4 или 5.1.1 от това правило, и съответно отбелязване на освидетелстването на двигателя в корабното Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха.

7.2 Параграф 7.1 от това правило се прилага не по-късно от първия подновителен преглед, който се извършва 12 месеца или повече след депозирането на уведомлението по параграф 7.1. Ако корабоприитежател на кораб, на който ще се инсталира одобрен метод, може да докаже по удовлетворителен за Администрацията начин, че одобреният метод не е бил наличен в търговската мрежа въпреки полаганите максимални усилия за получаването му, този одобрен метод се инсталира на кораба не по-късно от следващия годишен преглед на този кораб, който се пада, след като одобреният метод е наличен в търговската мрежа.

7.3 По отношение на кораб с морски дизелов двигател с изходна мощност над 5000 kW и работен обем на цилиндъра от или над 90 литра, монтиран на кораб, който е построен на или след 1 януари 1990 г., но преди 1 януари 2000 г., Международното свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха трябва да посочва, че за морския дизелов двигател, за който се прилага параграф 7.1 от това правило, е бил приложен одобрен метод съгласно параграф 7.1.1 от това правило или че двигателят е освидетелстван съгласно параграф 7.1.2 от това правило, или че все още

не съществува одобрен метод, или че все още не е наличен в търговската мрежа, както е описано в параграф 7.2 от това правило.

7.4 Съгласно правило 3 от този Анекс експлоатацията на морски дизелов двигател, описана в параграф 7.1 от това правило, е забранена, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като общата претеглена емисия на  $\text{NO}_2$ ) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номиналните обороти на двигателя (обороти на колянния вал в минута):

- .1 17,0 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;
- .2  $45 n^{(-0,2)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm; и
- .3 9,8 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече.

7.5 Освидетелстването на одобрен метод се извършва в съответствие с глава 7 от ревизирия Технически кодекс  $\text{NO}_x$  от 2008 г. и включва проверка:

.1 от проектанта на базовия морски дизелов двигател, за който се прилага одобреният метод, че изчисленият ефект от одобрения метод няма да намали номиналната мощност на двигателя с повече от 1,0 %, да увеличи разхода на гориво с повече от 2,0 %, измерен съгласно съответния цикъл на изпитване, определен в ревизирия Технически кодекс  $\text{NO}_x$  от 2008 г., или да повлияе неблагоприятно на устойчивостта или надеждността на двигателя; и

.2 че разходите за одобрения метод не са прекомерни, което се определя чрез сравнение на количеството  $\text{NO}_x$ , намалено с одобрения метод за постигане на стандарта, посочен в параграф 7.4 от този параграф, и разходите за закупуване и инсталиране на такъв одобрен метод.

#### **Освидетелстване**

6 8 Ревизирият Технически кодекс  $\text{NO}_x$  от 2008 г. се прилага при процедурите за освидетелстване, изпитване и измерване на стандартите, определени в това правило.

7 9 Процедурите за определяне на емисиите на  $\text{NO}_x$ , регламентирани в ревизирия Технически кодекс  $\text{NO}_x$  от 2008 г., са предназначени да бъдат представителни за нормалната работа на двигателя. Измервателно-коригиращите устройства и нерационалните стратегии за контрол на емисиите подкопават това намерение и не се допускат. Това правило не възпрепятства използването на спомагателни устройства за управление, служещи за защита на двигателя и/или на спомагателното му оборудване от експлоатационни състояния, които биха могли да доведат до повреда или неизправност или които се използват за улесняване пускането на двигателя.

#### **Преглед**

8 10 Считано от 2012 г., но не по-късно от 2013 г., Организацията трябва да направи преразглеждане на състоянието на технологичните разработки за прилагане на стандартите, посочени в параграф 5.1.1 от това правило, и при доказана необходимост да коригира сроковете (датите на влизане в сила), посочени в същия параграф.

#### **Правило 14**

##### ***Серни окиси ( $\text{SO}_x$ ) и прахови частици***

##### **Общи изисквания**

1 Съдържанието на сяра в течните горива, използвани на борда на корабите, не трябва да превишава следните гранични стойности:

- .1 4,50 % m/m преди 1 януари 2012 г.;
- .2 3,50 % m/m на и след 1 януари 2012 г.; и
- .3 0,50 % m/m на и след 1 януари 2020 г.

2 Средното съдържание на сяра в световен мащаб в остатъчните тежки горива, доставяни за използване на борда на корабите, трябва да се наблюдава, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.

##### **Изисквания в зоните за контрол на емисиите**

3 За целите на това правило зоните за контрол на емисиите включват:

.1 зоната на Балтийско море, както е определена в правило 1.11.2 от Анекс I, Северно море, както е определено в правило 5, параграф 1, буква f) от Анекс V; и

.2 всеки друг морски район, включително пристанищни акватории, указани от Организацията в съответствие с критериите и процедурите, изложени в приложение III към този Анекс.

4 Докато корабите оперират в зона за контрол на емисиите, съдържанието на сяра в течното гориво, използвано на борда, не трябва да надвишава следните гранични стойности:

- .1 1,50 % m/m преди 1 юли 2010 г.;
- .2 1,00 % m/m на и след 1 юли 2010 г.; и
- .3 0,10 % m/m на и след 1 януари 2015 г.

5 Съдържанието на сяра в течното гориво, посочено в параграф 1 и параграф 4 от това правило, трябва да се документира от неговия доставчик съгласно изискванията на правило 18 от този Анекс.

6 Корабите, които използват отделни течни горива, за да постигнат съответствие с изискванията на параграф 4 от това правило, и които влизат или напускат зона за контрол на емисиите, определена в параграф 3 от това правило, трябва да имат писмена процедура, показваща как се извършва смяната на различните горива преди навлизане в зона за контрол на емисиите, която да осигурява достатъчно време за цялостно промиване на горивната система от всички горива, чието сярно съдържание надвишава приложимото, определено в параграф 4 от това правило. Обемът на горивата с ниско съдържание на сяра във всеки танк, както и датата, часът и местоположението на кораба, когато дадена операция по смяна на горивата е приключила преди влизане в зона за контрол на емисиите или е започнала след излизане от такава зона, трябва да се записват в дневник, съгласно указанията на Администрацията.

7 През първите дванадесет месеца непосредствено след изменението, определящо специфична зона за контрол на емисиите съгласно параграф 3.2 от това правило, опериращите в тази зона за контрол на емисиите кораби са освободени от изискванията на параграфи 4 и 6 от това правило и от изискванията на параграф 5 от това правило, доколкото те са свързани с параграф 4 от това правило.

#### **Преразглеждане на разпоредбите**

8 До 2018 г. трябва да се извърши преразглеждане на стандарта, определен в параграф 1.3 от това правило, за да се определи наличието на съответстващи на този стандарт горива, като трябва да се вземат предвид следните елементи:

- .1 предлагането на световния пазар и търсенето на течни горива, съответстващи на параграф 1.3 от това правило, които са налице към момента на извършване на прегледа;
- .2 анализ на тенденциите на пазарите на течни горива; и
- .3 всеки друг уместен въпрос.

9 Организацията трябва да създаде експертна група, съставена от представители със съответния експертен опит в сферата на търговията с течни горива и с подходящ морски, екологичен, научен и правен експертен опит, която да извърши преразглеждането, посочено в параграф 8 от това правило. Експертната група трябва да разработи подходяща информация, за да уведоми Страните за взетото решение.

10 Страните, въз основа на информацията, разработена от експертната група, могат да решат дали е възможно корабите да се съобразят с датата, посочена в параграф 1.3 от това правило. Ако се вземе решение, че не е възможно корабите да постигнат съответствие с изискванията, то тогава стандартът в посочения параграф ще влезе в сила на 1 януари 2025 г.

#### **Правило 15**

##### ***Летливи органични съединения (ЛОС)***

1 Ако емисиите на ЛОС от танкер се регулират в пристанище или пристанища или

терминал или терминали под юрисдикцията на Страна, тази регулация трябва да се осъществява в съответствие с разпоредбите на това правило.

2 Страна, която регулира танкерите за емисии на ЛОС, трябва да представи уведомление на Организацията. Това уведомление трябва да включва информация за размера на танкерите, които подлежат на контрол, товарите, изискващи системи за контрол на летливите емисии, и датата на влизане в сила на този контрол. Уведомлението трябва да бъде подадено най-малко шест месеца преди датата на влизане в сила.

3 Страна, която определя пристанища или терминали, в които се регулират емисиите на ЛОС от танкери, трябва да гарантира, че системите за контрол на летливите емисии, одобрени от нея в съответствие с разработените от Организацията стандарти за безопасност за такива системи, са осигурени във всяко определено пристанище и терминал и се експлоатират безопасно и по начин, който да предотвратява необоснованото забавяне на кораб.

4 Организацията трябва да разпространи списък на определените от Страните пристанища и терминали до други Страни и държави - членки на Организацията, за тяхна информация.

5 Танкер, за който се прилага параграф 1 от това правило, трябва да бъде снабден със система за събиране на летливите емисии, одобрена от Администрацията в съответствие с разработените от Организацията стандарти за безопасност за такива системи, и да използва тази система по време на товаренето на съответните товари. Пристанище или терминал, в които са инсталирани системи за контрол на летливите емисии съгласно това правило, могат да приемат танкери, които не са оборудвани със системи за събиране на летливи емисии за период от три години след датата на влизане в сила, посочена в параграф 2 от това правило.

6 Танкер, превозващ суров нефт, трябва да има и да изпълнява План за управление на ЛОС, одобрен от Администрацията. Такъв план трябва да бъде изготвен съгласно насоките, разработени от Организацията. Планът трябва да е специфичен за всеки кораб и най-малко:

.1 да предоставя писмени процедури за свеждане до минимум на емисиите на ЛОС по време на товаренето, рейса и разтоварването на товара;

.2 да отчита допълнителните ЛОС, генерирани при промиването със суров нефт;

.3 да идентифицира лице, отговорно за изпълнението на плана; и

.4 за кораби, извършващи международни рейсове, да е написан на работния език на капитана и офицерите и ако работният език на капитана и офицерите не е английски, френски или испански, да включва превод на един от тези езици.

7 Това правило се прилага и за газовози само ако видовете системи за товарене и съхранение на товара позволяват безопасно задържане на неметанови ЛОС на борда или безопасното им връщане на брега.

## **Правило 16**

### ***Изгаряне на борда на кораба***

1 С изключение на предвиденото в параграф 4 от това правило изгарянето на борда на кораба се разрешава само в корабния инсинератор.

2 Забранява се изгарянето на борда на корабите на следните вещества:

.1 остатъци от товари, предмет на Анекси I, II или III, или свързани с тях замърсени опаковъчни материали;

.2 полихлорирани бифенили (PCB);

.3 отпадъци, както са определени в Анекс V, съдържащи повече от следи от тежки метали;

.4 рафинирани нефтопродукти, съдържащи халогенни съединения;

.5 фекални утайки и нефтени шламове, които не са генерирани на борда на кораба; и

.6 остатъци от системата за пречистване на отработените газове.

3 Забранява се изгарянето на поливинилхлориди (PVC) на борда на кораба освен в



корабни инсинератори, за които са издадени свидетелства за типово одобрение на ММО.

4 Изгарянето на борда на кораба на фекални утайки и нефтени шламове, генерирани при нормалната експлоатация на кораба, може да се извършва и в главната или спомагателната горивна камера или в котли, но в тези случаи то не трябва да се извършва в пристанища и естуари.

5 Нищо в това правило не:

.1 засяга забраната или други изисквания на Конвенцията за предотвратяване на замърсяването на морската среда от преднамерено изхвърляне на отпадъци и други материали от 1972 г., с измененията, и Протокола от 1996 г. към нея, нито

.2 изключва разработването, инсталирането и експлоатацията на алтернативни конструктивни устройства за термична обработка на отпадъците на борда на кораба, които отговарят на или надхвърлят изискванията на това правило.

6.1 С изключение на предвиденото в параграф 6.2 от това правило всеки инсинератор на кораб, построен на или след 1 януари 2000 г., или инсинератор, който е инсталиран на борда на кораб на или след 1 януари 2000 г., трябва да отговаря на изискванията, съдържащи се в приложение IV към този Анекс. Всеки инсинератор, предмет на този параграф, трябва да бъде одобрен от Администрацията съгласно разработената от Организацията стандартна спецификация за корабните инсинератори; или

6.2 Администрацията може да разреши изключение от прилагането на параграф 6.1 от това правило за всеки инсинератор, инсталиран на борда на кораб преди 19 май 2005 г., при условие че корабът извършва единствено рейсове във води, които са под суверенитета или юрисдикцията на държавата, под чието знаме корабът има право да плава.

7 Инсинераторите, инсталирани в съответствие с изискванията на параграф 6.1 от това правило, трябва да притежават ръководство за експлоатация от производителя, което следва да се съхранява заедно с такова оборудване и което да указва как да се експлоатира съответният инсинератор в границите, описани в параграф 2 от приложение IV към този Анекс.

8 Персоналът, отговорен за експлоатацията на инсинератор, инсталиран в съответствие с изискванията на параграф 6.1 от това правило, трябва да е обучен да изпълнява указанията, предоставени в ръководството за експлоатация на производителя, както се изисква в параграф 7 от това правило.

9 За инсинератори, инсталирани в съответствие с изискванията на параграф 6.1 от това правило, температурата на изхода за газове от горивната камера се следи по всяко време, когато устройството е в експлоатация. Когато този инсинератор е от тип с непрекъснато захранване, отпадъците не трябва да се подават в инсталацията, когато температурата на изхода за газове от горивната камера е под 850°C. Когато този инсинератор е от тип зареждане на партиди, инсталацията трябва да е проектирана така, че температурата на изхода за газове от горивната камера да достигне 600°C в рамките на пет минути след пускането в ход и след това да се стабилизира при температура не по-ниска от 850°C.

## **Правило 17**

### ***Приемни съоръжения***

1 Всяка Страна се задължава да осигури приемни съоръжения, които да отговорят по подходящ начин на:

.1 нуждите на корабите, които използват нейните кораборемонтни пристанища за приемане на вещества, разрушаващи озоновия слой, и на оборудване, съдържащо такива вещества, при свалянето му от корабите;

.2 нуждите на корабите, които използват нейните пристанища, терминали или кораборемонтни портове за приемане на остатъци от пречистване на отработени газове от система за пречистване на отработени газове,

без да причиняват необосновано забавяне на корабите; и

.3 нуждите в режищата за кораби от приемане на вещества, разрушаващи озоновия слой, и на оборудване, съдържащо такива вещества, при изваждането му от корабите.

2 Ако определено пристанище или терминал на дадена Страна - като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията - се намира на разстояние от или не разполага с промишлена инфраструктура, необходима за управлението и обработката на веществата, посочени в параграф 1 от това правило, и следователно не може да приема такива вещества, Страната трябва да информира Организацията за всяко такова пристанище или терминал, така че тази информация да може да бъде разпространена до всички Страни и държави - членки на Организацията, за тяхна информация и за всякакви подходящи действия. Всяка Страна, която е предоставила такава информация на Организацията, трябва също да уведоми Организацията за своите пристанища и терминали, има ли налични приемни съоръжения за управление и преработка на такива вещества.

3 Всяка Страна трябва да уведоми Организацията за предаване до нейните държави-членки за всички случаи, в които съоръженията, предвидени съгласно това правило, не са на разположение или се твърди, че са неподходящи.

### **Правило 18**

#### ***Наличие и качество на течни горива***

##### **Наличие на течни горива**

1 Всяка Страна трябва да предприеме всички разумни мерки за насърчаване на наличността на течни горива, които съответстват на изискванията на този Анекс, и да информира Организацията за наличието на отговарящи на изискванията течни горива в нейните пристанища и терминали.

2.1 Ако някоя от Страните установи, че даден кораб не отговаря на стандартите за съответстващи на изискванията течни горива, определени в този Анекс, компетентният орган на Страната има право да изиска от кораба:

.1 да представи данни за действията, извършени за постигане на съответствие; и

.2 да представи доказателства, че е направен опит за закупуване на съответстващо на изискванията течно гориво съгласно плана за съответния рейс и че при липсата на такова в планираното място за бункероване са направени опити за намиране на алтернативни източници на такова течно гориво, както и че въпреки усилията за намиране на съответстващо на изискванията течно гориво, такова не е било налично за закупуване.

2.2 От кораба не може да се изисква да се отклонява от предварително зададения му рейс, нито пък пътуването му да бъде забавяно необосновано, за целите на постигане на съответствие.

2.3 Ако даден кораб представи информацията, посочена в параграф 2.1 на това правило, Страната трябва да вземе под внимание всички относими обстоятелства и представени доказателства, за да определи какви действия да предприеме, включително може да вземе решение да не предприема контролни мерки.

2.4 Корабът трябва да уведоми своята Администрация и компетентния орган на съответното пристанище на местоназначение, когато не може да закупи съответстващо на изискванията течно гориво.

2.5 Дадена Страна трябва да уведоми Организацията, когато даден кораб представи доказателства за липсата на съответстващо течно гориво.

##### **Качество на течното гориво**

3 Течното гориво за изгаряне, доставено и използвано на борда на корабите, за които се прилага този Анекс, трябва да отговаря на следните изисквания:

.1 с изключение на предвиденото в параграф 3.2 от това правило:

.1.1 течното гориво трябва да е смес от въглеводороди, получени от рафиниране на нефт. Това не изключва прибавянето на малки количества добавки, предназначени да подобрят някои аспекти на експлоатационните характеристики на горивото;

.1.2 течното гориво не трябва да съдържа неорганична киселина; и

.1.3 течното гориво не трябва да включва никакви добавени вещества или химически отпадъци, които:

.1.3.1 застрашават безопасността на корабите или оказват неблагоприятно въздействие върху ефективността на машините и механизмите, или

.1.3.2 са вредни за персонала, или

.1.3.3 допринасят като цяло за допълнително замърсяване на въздуха;

.2 течното гориво за целите на горенето, получено чрез методи, различни от рафиниране на нефт, не трябва да:

.2.1 надвишава приложимото съдържание на сяра, определено в правило 14 от този Анекс;

.2.2 причинява превишаване на приложимата гранична стойност на емисиите на NO<sub>x</sub>, определена в параграфи 3, 4, 5.1.1 и 7.4 от правило 13;

.2.3 съдържа неорганична киселина; или

.2.3.1 застрашава безопасността на корабите или да оказва неблагоприятно въздействие върху ефективността на машините и механизмите, или

.2.3.2 е вредно за персонала, или

.2.3.3 допринася като цяло за допълнително замърсяване на въздуха.

4 Това правило не се прилага за въглища в твърдо състояние или ядрени горива. Параграфи 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 и 9.4 от това правило не се прилагат за газови горива, като втечнен природен газ, сгъстен природен газ или втечнен нефтен газ. Съдържанието на сяра в газовите горива, доставени на кораб специално за целите на изгарянето на борда на този кораб, трябва да се документира от доставчика.

5 За всеки кораб, предмет на правила 5 и 6 от този Анекс, подробностите за течното гориво за целите на изгарянето, доставено и използвано на борда, се записват с Разписка за доставено гориво, която съдържа най-малко информацията, посочена в приложение V към този Анекс.

6 Разписката за доставено гориво трябва да се съхранява на борда на кораба на такова място, че да е на разположение за проверка по всяко време. Тя трябва да се съхранява за период от три години след доставката на течното гориво на борда.

7.1 Компетентният орган на дадена Страна може да провери документите за доставка на горивото на борда на всеки кораб, за който се прилага този Анекс, докато корабът се намира в нейно пристанище или офшорен терминал, може да направи копие от всяка разписка за доставка, както и да изиска от капитана или лицето, което отговаря за кораба, да удостовери, че всяко копие е вярно с оригинала на съответната Разписка за доставено гориво. Компетентният орган може също така да провери съдържанието на всяка разписка чрез консултации с пристанището, където тя е била издадена.

7.2 Проверката на Разписките за доставено гориво и вземането на заверени копия от компетентния орган съгласно този параграф се извършват възможно най-бързо, без да се причинява необосновано забавяне на кораба.

8.1 Разписката за доставено гориво трябва да бъде придружена от представителна проба от доставеното течно гориво съгласно разработените от Организацията насоки. Пробата се пломбира и подписва от представителя на доставчика и от капитана или офицера, отговарящи за работата по зареждане с гориво, при приключване на операциите по бункероване и се съхранява под контрола на кораба до окончателното изразходване на течното гориво, но във всеки случай за период не по-малък от 12 месеца от момента на доставката.

8.2 Ако Администрацията изисква представителната проба да бъде анализирана, това се извършва в съответствие с процедурата за проверка, посочена в приложение VI, за да се определи дали течното гориво отговаря на изискванията на този Анекс.

9 Страните се задължават да гарантират, че съответните органи, определени от тях:

- .1 поддържат регистър на местните доставчици на течни горива;
- .2 изискват от местните доставчици да предоставят Разписка за доставено гориво и проба съгласно изискванията на това правило, удостоверяващи от страна на доставчика на течното гориво, че това гориво отговаря на изискванията на правила 14 и 18 от този Анекс;
- .3 изискват от местните доставчици да съхраняват копие от всяка Разписка за доставено гориво в продължение на най-малко три години за проверка от държавата на пристанището, ако е необходимо;
- .4 предприемат действия, според случая, срещу доставчиците на течни горива, за които е установено, че снабдяват кораби с течно гориво, което не отговаря на спецификацията, посочена в Разписката за доставено гориво;
- .5 информират Администрацията на всеки кораб, получаващ течно гориво, за което е установено, че не отговаря на изискванията на правило 14 или 18 от този Анекс; и
- .6 информират Организацията за предаване до Страните и държавите - членки на Организацията, за всички случаи, в които доставчиците на течно гориво не са постигнали съответствие с изискванията, посочени в правила 14 или 18 от този Анекс.

10 Във връзка с държавните пристанищни проверки, извършвани от Страните, Страните се задължават допълнително да:

- .1 информират Страната или трети Страни, под чиято юрисдикция е издадена Разписката за доставено гориво, за случаите на доставка на несъответстващо на изискванията течно гориво, като предоставят цялата съответна информация; и
- .2 при откриването на несъответстващо на изискванията течно гориво да осигурят предприемането на коригиращи действия за постигане на съответствие.

11 За всеки кораб с брутен тонаж, равен на или по-голям от 400 БТ, извършващ рейсове по график с чести и редовни посещения в пристанища, Администрацията може да реши, след прилагане и консултация със засегнатите държави, че спазването на параграф 6 от това правило може да бъде документирано по алтернативен начин, който дава сходна сигурност, че са спазени правила 14 и 18 от този Анекс.

**Резолюция МЕРС.176(58), приета на 10 октомври 2008 г.**

**Изменения към Приложението към Протокола от 1997 г. за изменение на  
Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г.,  
изменена с Протокола към нея от 1978 г.  
(Ревизирано Приложение VI към MARPOL)**

### ***Приложение I***

**Форма на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха  
(IAPP)  
(Правило 8)**

## **МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА**

Издадено съгласно разпоредбите на Протокола от 1997 г., както е изменен с Резолюция МЕРС.176(58) през 2008 г. за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., както е изменена с Протокол от 1978 г. (наричана по-долу "Конвенцията"), с пълномощието на правителството на:

.....  
(пълно наименование на държавата)

от .....

(пълно име на компетентното лице или организация, упълномощени съгласно  
разпоредбите на Конвенцията)

**Данни за кораба\***

Име на кораба.....

Отличителен номер или позивни .....

Пристанище на регистрация .....

Бруто тонаж .....

IMO номер\*: .....

\* Алтернативно данните за кораба могат да бъдат поставени хоризонтално в полета.

\* В съответствие със схемата на ММО за идентификационните номера на корабите,  
приета от Организацията с Резолуция А.600(15).

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:

1 Корабът е преминал преглед в съответствие с правило 5 от Анекс VI към Конвенцията; и

2 Прегледът показва, че оборудването, системите, фитингите, съоръженията и  
материалите напълно отговарят на приложимите изисквания на Анекс VI към Конвенцията.

Дата на приключване на прегледа, на който се основава това Свидетелство: .....\*  
(дд/мм/гггг)

Свидетелството е валидно до ..... обект на прегледи в  
съответствие с правило 5 от Анекс VI към Конвенцията.

Издадено

В.....

(място на издаване на свидетелството)

(дд/мм/гггг): ..... (дата на издаване)	..... (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, което издава свидетелството)
---	--

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

\* Въведете датата на изтичане на срока на валидност, както е определена от  
Администрацията в съответствие с правило 9.1 от Анекс VI към Конвенцията. Денят и месецът на  
тази дата съответстват на датата на годишнината, както е определена в правило 2.3 от Анекс VI към  
Конвенцията, освен ако не са изменени в съответствие с правило 9.8 от Анекс VI към Конвенцията.

**Потвърждение за годишни и междинни прегледи**

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при преглед, изискван съгласно правило 5 от  
Анекс VI към Конвенцията, е установено, че корабът отговаря на съответните разпоредби на този  
Анекс:

Годишен преглед:

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

Годишен/междинен\* преглед:

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

Годишен/междинен\* преглед:

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

Годишен преглед:

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг): .....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

\* Ненужното се зачертава.

### **Годишен/междинен преглед в съответствие с правило 9.8.3**

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при годишен/междинен\* преглед, в съответствие с правило 9.8.3 от Анекс VI към Конвенцията, е установено, че корабът отговаря на съответните разпоредби на този Анекс:

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

### **Потвърждение за удължаване на срока на действие на свидетелството, ако то е валидно за по-малко от 5 години, когато се прилага правило 9.3**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на Приложението Анекса и това свидетелство, в съответствие с правило 9.3 от Приложение Анекс VI към Конвенцията, се приема за валидно до (дд/мм/гггг):

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

### **Одобрение в случаите, когато подновителният преглед е завършен и се прилага правило 9.4**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на Приложението и това свидетелство, в съответствие с правило 9.4 от Приложение VI към Конвенцията, се приема за валидно до (дд/мм/гггг):

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

\* Ненужното се зачертава.

### **Потвърждение за удължаване валидността на свидетелството до достигане на пристанището на преглед или за гратисен период, когато се прилага правило 9.5 или правило 9.6**

В съответствие с правило 9.5 или правило 9.6\* от Анекс VI към Конвенцията настоящото

свидетелство се приема за валидно до (дд/мм/гггг): .....

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

**Потвърждение за по-ранна дата на годишнина, когато се прилага правило 9.8**

В съответствие с правило 9.8 от Анекс VI към Конвенцията новата дата на годишнина е (дд/мм/гггг): .....

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

В съответствие с правило 9.8 от Анекс VI към Конвенцията новата дата на годишнина е (дд/мм/гггг): .....

Подпис:.....

(Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:.....

Дата (дд/мм/гггг):.....

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

\* Ненужното се заличава.

**ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ  
ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА  
(СВИДЕТЕЛСТВО IAPP)  
СПИСЪК НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО**

*Забележки:*

1 Настоящият списък е неразделна част от свидетелство IAPP. Свидетелство IAPP трябва да бъде на разположение на борда на кораба по всяко време.

2 Списъкът трябва да е изготвен поне на английски, френски или испански език. Ако се използва и официалният език на издаващата държава, то той има предимство в случай на спор или несъответствие.

3 Вписванията в полетата се правят чрез поставяне на кръстче (x) за отговор "да" и "приложимо" или (-) за отговори "не" и "не е приложимо", което е подходящо.

4 Освен ако не е посочено друго, правилата, упоменати в този списък, се отнасят до правилата от Анекс VI към Конвенцията, а резолюциите или циркулярните писма се отнасят до тези, приети от Международната морска организация.

**1 Данни за кораба**

1.1 Име на кораба.....

1.2 IMO номер .....

1.3 Дата, на която е бил поставен килът или на която корабът е бил в подобен етап на строителство.....

1.4 Дължина (L) # в метри .....

# Попълва се само по отношение на кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., които са специално проектирани и използвани единствено за развлекателни цели и за които в съответствие

с правило 13.5.2.1 няма да се прилага граничната стойност на емисиите на NO<sub>x</sub>, определена в правило 13.5.1.1.

## 2 Контрол на емисиите от кораби

## 2.1 Вещества, разрушающие озоновый слой (правило 12)

2.1.1 Следните пожарогасителни системи, други системи и оборудване, съдържащи вещества, разрушаващи озоновия слой, различни от хидрохлорфлуорвъглеродороди, инсталирани преди 19 май 2005 г., могат да продължат да бъдат използвани:

Система или оборудване	Местоположение на борда	Вещество

2.1.2 Следните системи, съдържащи (НСFC), инсталирани преди 1 януари 2020 г., могат да продължат да се използват:

Система или оборудване	Местоположение на борда	Вещество

## 2.2 Азотни окиси ( $NO_x$ ) (правило 13)

2.2.1 Следните морски дизелови двигатели, инсталирани на този кораб, отговарят на приложимата гранична стойност на емисиите от правило 13 в съответствие с ревизирия Технически кодекс NO<sub>x</sub> от 2008 г.:

[illegible]



<b>Ниво I, прав. 13.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ниво II, прав. 13.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ниво II, прав. 13.2.2 или 13.5.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ниво III, прав. 13.5.1.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Съществува одобрен метод</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Одобреният метод не е наличен в търговската мрежа</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Инсталиран одобрен метод</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 2.3 Серни окиси (SO<sub>x</sub>) и прахови частици (правило 14)

2.3.1 Когато корабът оперира в зона за контрол на емисиите, определена в правило 14.3, корабът използва:

.1 точно гориво със съдържание на сяра, което не надвишава приложимата гранична стойност, както е документирано с разписки за доставено гориво; или ..... ☐

.2 еквивалентен метод, одобрен в съответствие с правило 4.1, както е посочено в 2.6 ..... ☐

### 2.4 Летливи органични съединения (ЛОС) (правило 15)

2.4.1 Танкерът има инсталирана и одобрена система за събиране на летливи съединения в съответствие с MSC/Circ.585 ..... ☐

2.4.2.1 За танкер, превозващ суров нефт, има одобрен План за управление на ЛОС ..... ☐

2.4.2.2 Референтен номер на одобрението на Плана за управление на ЛОС: .....

### 2.5 Изгаряне на борда на кораба (правило 16)

Корабът има инсинератор:

.1 инсталиран на или след 1 януари 2000 г., който отговаря на резолюция МЕРС.76(40), както е изменена ..... ☐

.2 инсталиран преди 1 януари 2000 г., който отговаря на:

.2.1 Резолюция МЕРС.59(33)..... ☐

.2.2 Резолюция МЕРС.76(40)..... ☐

### 2.6 Еквиваленти (правило 4)

На кораба е разрешено да използва следните приспособления, материали, фитинги или апарати, които са монтирани на борда, или други процедури, алтернативни течни горива или методи за съответствие, използвани като алтернатива на тези, изисквани от този Анекс:

Система или оборудване	Използван еквивалент	№ на одобрението

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че този списък е точен във всяко едно отношение

Издаден в .....

(Място на издаване на списъка)

(ДД/ММ/ГГГГ): ..... (дата на издаване)	..... (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, издаващо документа)
---	--

(Печат или щемпел на органа, което е подходящо)

**Приложение II**  
**Цикли на изпитване и тегловни коефициенти**  
**(правило 13)**

Следните цикли на изпитване и тегловни коефициенти се прилагат за установяване съответствието на морските дизелови двигатели с приложимата гранична стойност NO<sub>x</sub> съгласно правило 13 от този Анекс, като се използват процедурата за изпитване и методът за изчисляване, посочени в ревизирия Технически кодекс NO<sub>x</sub> от 2008 г.

- .1 За корабни двигатели с постоянни обороти за основното задвижване на кораба, включително дизелово-електрическо задвижване, се прилага цикъл на изпитване E2;
- .2 За комплектите управляеми витла за накланяне се прилага цикъл на изпитване E2;
- .3 За задвижваните от витла основни и спомагателни двигатели се прилага цикъл на изпитване E3;
- .4 За спомагателни двигатели с постоянни обороти се прилага цикъл на изпитване D2; и
- .5 За спомагателни двигатели с променливи обороти и променливо натоварване, които не са включени по-горе, се прилага цикъл на изпитване C1.

Цикъл на изпитване за прилагане на *основното задвижване с постоянни обороти* (включително дизелово-електрическо задвижване и всички инсталации с управляеми витла за накланяне)

Изпитвателен цикъл тип E2	Скорост	100 %	100 %	100 %	100 %
	Мощност	100 %	75 %	50 %	25 %
	Тегловен коефициент	0,2	0,5	0,15	0,15

Цикъл на изпитване за прилагане на *задвижвани от витла основни и спомагателни двигатели*

Изпитвателен цикъл тип E3	Скорост	100 %	91 %	80 %	63 %
	Мощност	100 %	75 %	50 %	25 %
	Тегловен коефициент	0,2	0,5	0,15	0,15

Цикъл на изпитване за прилагане на *спомагателен двигател с постоянни обороти*

Изпитвателен цикъл тип D2	Скорост	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Мощност	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Тегловен коефициент	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Цикъл на изпитване за прилагане на *спомагателни двигатели с променливи обороти и натоварване*

Цикъл на	Скорост	Номинална	Средна	На празен ход
----------	---------	-----------	--------	---------------

изпитване тип C1	Въртящ момент	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Тегловен коэффициент	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

В случай че двигателят се освидетелства в съответствие с параграф 5.1.1 от правило 13, специфичните емисии във всяка отделна точка на режима не надвишават приложимата гранична стойност на емисии на NO<sub>x</sub> с повече от 50 %, освен както следва:

- .1 Точката на режим 10 % в цикъл на изпитване D2.
- .2 Точката на режим 10 % в цикъл на изпитване C1.
- .3 Точката на режим на празен ход в цикъл на изпитване C1.

### **Приложение III**

#### **Критерии и процедури за определяне на зони за контрол на емисиите (Правило 13.6 и правило 14.3)**

##### **1 Цели**

1.1 Настоящото приложение има за цел да предостави на Страните критерии и процедури за формулиране и представяне на предложения за определяне на зони за контрол на емисиите, както и да определи коефициентите, които да бъдат взети под внимание при оценката на такива предложения от Организацията.

1.2 Емисиите на NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> и праховите частици от океанските кораби допринасят за концентрация на замърсяването на въздуха в градовете и крайбрежните райони по света. Неблагоприятните последици за общественото здраве и за околната среда, свързани със замърсяването на въздуха, включват преждевременна смъртност, сърдечни и белодробни заболявания, рак на белия дроб, хронични респираторни заболявания, ацидификация и еутрофикация.

1.3 Дадена зона за контрол на емисиите се разглежда за приемане от Организацията, ако е подкрепена от доказана необходимост да се предотвратят, намалят и контролират емисиите на NO<sub>x</sub> или SO<sub>x</sub> и праховите частици, или и трите вида емисии (наричани по-долу "емисии") от кораби.

##### **2 Процес на определяне на зони за контрол на емисиите**

2.1 Предложение до Организацията за определяне на зона за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> или SO<sub>x</sub> и прахови частици, или и на трите вида емисии, може да бъде представено само от Страните. Когато две или повече Страни имат общ интерес в определена зона, те формулират координирано предложение.

2.2 Предложение за определяне на дадена зона като зона за контрол на емисиите се представя на Организацията в съответствие с правилата и процедурите, установени от Организацията.

##### **3 Критерии за определяне на зона за контрол на емисиите**

3.1 Предложението трябва да включва:

- .1 ясно очертаване на предложената зона на прилагане заедно с референтна диаграма, на която е маркирана зоната;
- .2 типа или типовете емисии, предложени за контрол (т.е. NO<sub>x</sub> или SO<sub>x</sub> и прахови частици, или и трите вида емисии);
- .3 описание на застрашените от въздействието на корабните емисии човешки популации и зони на околната среда;
- .4 оценка, че емисиите от кораби, опериращи в предложената зона на прилагане, допринасят за концентрация на замърсяването на въздуха в околната среда или за неблагоприятни

въздействия върху околната среда; тази оценка включва описание на въздействието на съответните емисии върху човешкото здраве и околната среда, като неблагоприятни въздействия върху: сухоземните и водните екосистеми, зони с естествена продуктивност, критични местообитания, качеството на водите, човешкото здраве и зони с културно и научно значение, ако е приложимо; трябва да се посочат и източниците на съответните данни, включително използваните методологии;

.5 съответната информация, отнасяща се до метеорологичните условия в предложената зона на прилагане за застрашеното човешко население и зоните от околната среда в риск, по-специално преобладаващите модели на вятъра, или топографските, геоложките, океанографските, морфологичните или други условия, които допринасят за концентрация на замърсяването на въздуха в околната среда или за неблагоприятни въздействия върху околната среда;

.6 естеството на корабния трафик в предложената зона за контрол на емисиите, включително моделите и гъстотата на този трафик;

.7 описание на мерките за контрол, предприети от предлагащата(ите) Страна или Страни, насочени към наземни източници на емисии на NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> и прахови частици, засягащи човешкото население и застрашени екологични зони, въведени и действащи едновременно с разглеждането на мерките, които се приемат във връзка с разпоредбите на правила 13 и 14 от Анекс VI; и

.8 относителните разходи за намаляване на емисиите от кораби в сравнение с наземния контрол и икономическите въздействия върху международното търговско корабоплаване.

3.2 Географските ограничения на дадена зона за контрол на емисиите ще се основават на съответните критерии, посочени по-горе, включително емисиите и отлаганията от кораби, плаващи в предложената зона, моделите на движение и гъстотата, както и условията на вятъра.

#### **4 Процедури за оценка и приемане на зони за контрол на емисиите от Организацията**

4.1 Организацията разглежда всяко предложение, представено ѝ от Страна или Страни.

4.2 При оценяването на предложение Организацията трябва да вземе предвид критериите, които следва да са включени във всяко предложение за приемане, както е посочено в раздел 3 по-горе.

4.3 Зона за контрол на емисиите се определя посредством изменение към този Анекс, което се разглежда, приема и въвежда в сила в съответствие с член 16 от тази Конвенция.

#### **5 Функциониране на зоните за контрол на емисиите**

5.1 Страните, които имат кораби, плаващи в зоната, се насърчават да представят на Организацията всякакви опасения относно функционирането на зоната.

### **Приложение IV**

#### **Типово одобрение и експлоатационни ограничения за корабни инсинератори (Правило 16)**

1 Всеки корабен инсинератор, описан в правило 16.6.1, трябва да притежава свидетелство на ММО за типово одобрение. За да се получи такова свидетелство, инсинераторът трябва да бъде проектиран и конструиран в съответствие с одобрен стандарт, както е описано в правило 16.6.1. Всеки модел подлежи на специфично изпитване за типово одобрение в завода или в одобрено съоръжение за изпитване, като под отговорността на Администрацията за изпитването за типово одобрение се използва следната стандартна спецификация за гориво/отпадъци, за да се определи дали инсинераторът работи в границите, посочени в параграф 2 от това приложение:

Нефтени остатъци, утайки (слъдж), състоящи се от:	75 % слъдж от остатъчни/тежки течни горива (HFO); 5 % отпадъчно смазочно масло и 20 % емулгирана вода.
Твърди отпадъци, състоящи се от:	50 % хранителни отпадъци;

	50 % отпадъци, съдържащи: прибл. 30 % хартия, " 40 % картон, " 10 % парцали, " 20 % пластмаса. Сместа ще съдържа до 50 % влага и 7 % незапалими твърди вещества.
--	---

2 Инсинераторите, описани в правило 16.6.1, трябва да работят в следните граници:

O <sub>2</sub> в горивната камера: CO в максималните средни стойности на димните газове: Максимално средно съдържание на сажди:	6 - 12 %  200 mg/MJ  Бахарах 3 или Рингелман 1 (20 % непрозрачност)(по-висок брой сажди е приемлив само за много кратки периоди като стартиране)
Неизгорели компоненти в остатъците от пепел: Температурен диапазон на изхода за димни газове на горивната камера:	Максимум 10 % по тегло  850 - 1200°C

### ***Приложение V***

#### **Информация, която трябва да се съдържа в Разписката за доставено гориво (Правило 18.5)**

Име и IMO номер на приемащия кораб

Пристанище

Дата на започване на снабдяването

Наименование, адрес и телефонен номер на доставчика на точно корабно гориво

Наименование(я) на продукта

Количество в метрични тонове

Плътност при 15°C, kg/m<sup>3</sup>\*

Съдържание на сяра (% m/m)\*\*

Декларация, подписана и заверена от представителя на доставчика на течно гориво, че доставеното течно гориво е в съответствие с приложимия параграф от правило 14.1 или 14.4 и правило 18.3 от този Анекс.

\* Течното гориво се изпитва в съответствие с ISO 3675:1998 или ISO 12185:1996.

\*\* Течното гориво се изпитва в съответствие с ISO 8754:2003.

### ***Приложение VI***

#### **Процедура за проверка на горивото в проби от течно гориво по MARPOL Анекс VI (Правило 18.8.2)**

Настоящата процедура трябва да се използва за определяне дали течното гориво,

доставено и използвано на борда на корабите, съответства на граничните стойности на сяра, изисквани съгласно правило 14 от Анекс VI.

### **1 Общи изисквания**

1.1 Представителната проба от течено гориво, която се изисква съгласно параграф 8.1 от правило 18 ("MARPOL-проба"), се използва за проверка на съдържанието на сяра в течното гориво, доставено на кораба.

1.2 Администрацията управлява процедурата за проверка чрез своя компетентен орган.

1.3 Лабораториите, отговорни за процедурата за проверка, посочени в това приложение, трябва да са напълно акредитирани\* за целите на провеждането на изпитванията.

### **2 Процедура за проверка, етап 1**

2.1 MARPOL-пробата трябва да бъде доставена до лабораторията от компетентния орган.

2.2 Лабораторията трябва да:

.1 направи запис в протокола от изпитването за номера на пломбата и етикета на пробата;

.2 потвърди, че състоянието на пломбата на MARPOL-пробата не е било нарушено; и

.3 откаже да приеме всяка MARPOL-проба, чиято пломба е била нарушена.

2.3 Ако пломбата на MARPOL-пробата не е била нарушена, лабораторията следва да пристъпи към процедурата за проверка и трябва да:

.1 се увери, че MARPOL-пробата е напълно хомогенизирана;

.2 вземе две подпроби от MARPOL-пробата; и

.3 пломбира отново MARPOL-пробата, като направи запис в протокола от изпитването за новите данни за повторното пломбиране.

\* Акредитацията е в съответствие с ISO 17025 или еквивалентен стандарт.

2.4 Двете подпроби трябва да бъдат изпитани последователно в съответствие с определения метод за изпитване, посочен в приложение V (втора бележка под черта). За целите на настоящата процедура за проверка резултатите от анализа на изпитването се наричат "А" и "В":

.1 Ако резултатите от "А" и "В" са в рамките на повторемостта ( $\sigma$ ) на метода за изпитване, резултатите се смятат за валидни.

.2 Ако резултатите от "А" и "В" не са в рамките на повторемостта ( $\sigma$ ) на метода за изпитване, двата резултата трябва да бъдат отхвърлени и да се вземат две нови подпроби от лабораторията за анализ. Бутилката с пробата трябва да се пломбира отново в съответствие с точка 2.3.3 по-горе след вземането на новите подпроби.

2.5 Ако резултатите от изпитванията на "А" и "В" са валидни, средната стойност на тези два резултата се изчислява, като по този начин се получава резултатът, посочен като "Х":

.1 Ако резултатът от "Х" е равен на или спада под приложимата гранична стойност, изисквана от Анекс VI, се счита, че течното гориво отговаря на изискванията.

.2 Ако резултатът от "Х" е по-голям от приложимата гранична стойност, изисквана от Анекс VI, се провежда процедура за проверка на етап 2; ако обаче резултатът от "Х" е по-голям от определената гранична стойност с  $0,59R$  (където  $R$  е възпроизводимостта на метода за изпитване), течното гориво се счита за несъответстващо и не е необходимо допълнително изпитване.

### **3 Процедура за проверка, етап 2**

3.1 Ако е необходим етап 2 от процедурата за проверка в съответствие с параграф 2.5.2 по-горе, компетентният орган трябва да изпрати MARPOL-пробата във втора акредитирана лаборатория.

3.2 При получаване на MARPOL-пробата лабораторията трябва да:

.1 направи запис в протокола от изпитването за номера на повторното пломбиране, приложен в съответствие с 2.3.3, и етикета на пробата;

.2 вземе две подпроби MARPOL-пробата; и

.3 пломбира отново MARPOL-пробата, както и да направи запис в протокола от

изпитването за новите данни за повторното пломбиране.

3.3 Двете подпроби трябва да бъдат изпитани последователно в съответствие с метода за изпитване, посочен в приложение V (втора бележка под черта). За целите на настоящата процедура за проверка резултатите от анализа на изпитването се наричат "C" и "D":

.1 Ако резултатите от "C" и "D" са в рамките на повторемостта ( $r$ ) на метода за изпитване, резултатите се смятат за валидни.

.2 Ако резултатите от "C" и "D" не са в рамките на повторемостта ( $r$ ) на метода за изпитване, и двата резултата се отхвърлят и от лабораторията трябва да бъдат взети две нови подпроби за анализ. Бутилката с пробата следва да се пломбира отново в съответствие с точка 3.2.3 по-горе след вземането на новите подпроби.

3.4 Ако резултатите от изпитванията от "C" и "D" са валидни и резултатите от "A", "B", "C" и "D" са в рамките на възпроизводимостта ( $R$ ) на метода за изпитване, тогава лабораторията трябва да осредни резултатите, които се наричат "Y":

.1 Ако резултатът от "Y" е равен на или спада под приложимата гранична стойност, изисквана от Анекс VI, се счита, че течното гориво отговаря на изискванията.

.2 Ако резултатът от "Y" е по-голям от приложимата гранична стойност, изисквана от Анекс VI, тогава течното гориво не отговаря на стандартите, изисквани от Приложение VI.

3.5 Ако резултатът от "A", "B", "C" и "D" не е в рамките на възпроизводимостта ( $R$ ) на метода за изпитване, Администрацията може да отхвърли всички резултати от изпитването и по свое усмотрение да повтори целия процес на изпитване.

3.6 Резултатите, получени от процедурата за проверка, са окончателни.