

**ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКСА КЪМ ПРОТОКОЛА ОТ 1997 Г. ЗА
ИЗМЕНЕНИЕ КЪМ МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА
ПРЕДОТВРЯТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО ОТ КОРАБИ ОТ 1973 Г.,
КАКТО Е ИЗМЕНЕНА С ПРОТОКОЛА ОТ 1978 Г. (ВКЛЮЧВАНЕ НА
ПРАВИЛА ЗА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ ЗА КОРАБИ В АНЕКС VI
КЪМ MARPOL 73/78)**

**(Приети с Резолюция МЕРС.203(62) на Комитета по опазване на морската
среда на Международната морска организация на 15 юли 2011 г. В сила за
Република България от 1 януари 2013 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 към нея 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., както е 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", беше добавен към Конвенцията от 1973 г. (наричан по-долу "Анекс VI"),

Като отбелязва освен това, че ревизирият Анекс VI беше приет с Резолюция МЕРС.176(58) и влезе в сила на 1 юли 2010 г.,

Като признава, че измененията на Анекс VI и включването на нова глава 4 имат за цел да подобрят енергийната ефективност на корабите чрез набор от стандарти за техническо представяне, които биха довели до намаляване на емисиите на всички вещества, произхождащи от течно гориво и процеса по неговото изгаряне, включително тези, които вече са обект на контрол по Анекс VI,

Като признава също така, че приемането на измененията към Анекс VI по никакъв начин не предопределя преговорите, проведени на други международни форуми, като Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации по изменение на климата (РКООНИК), нито засяга позициите на страните, участващи в такива преговори,

Като взема предвид проектоизмененията към ревизирия Анекс VI за включване на

правила за енергийна ефективност на корабите,

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 1 от Конвенцията от 1973 г., че измененията се считат за приети на 1 юли 2012 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 януари 2013 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 корабоприетелите, операторите на кораби, корабостроителите, проектантите на кораби, производителите на корабни дизелови двигатели и оборудване, както и на всички други заинтересовани страни.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКС VI КЪМ MARPOL 73/78 ОТНОСНО ПРАВИЛАТА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА ОТ КОРАБИ ЧРЕЗ ВКЛЮЧВАНЕ НА НОВИ ПРАВИЛА ЗА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ НА КОРАБИТЕ

ГЛАВА 1

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Приложение

1 *Правилото се изменя, както следва:*

"Разпоредбите на този Анекс се прилагат за всички кораби, освен където изрично е предвидено друго в правила 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 и 22 от този Анекс."

Правило 2

Определения

2 *Параграф 21 се изменя, както следва:*

"21 *Танкер* по смисъла на правило 15 от този Анекс означава нефтен танкер, както е определен в правило 1 от Анекс I към тази Конвенция, или танкер-химикаловоз, както е определен в правило 1 от Анекс II към тази Конвенция."

3 *Следното се добавя в края на правило 2:*

"За целите на глава 4 от този Анекс:

22 "Съществуващ кораб", който не е нов.

23 "Нов кораб" означава кораб:

.1 договорът за построяването на който е сключен на или след 1 януари 2013 г.; или

.2 при липсата на договор за построяване, килът на който е заложен, или който се намира в подобен етап на построяване, на или след 1 юли 2013 г.; или който е доставен на или след 1 юли 2015 г.

24 "Съществено преустройство" във връзка с глава 4 от този Анекс означава преустройство на кораб:

.1 което съществено променя размерите, товароносимостта или мощността на двигатели на кораба; или

.2 което променя типа на кораба; или

.3 чиято цел според Администрацията е значително да бъде удължен животът на кораба; или

.4 което по друг начин променя кораба така, че ако беше нов кораб, той би бил предмет на съответните разпоредби на тази Конвенция, които не се прилагат за него като за съществуващ кораб; или

.5 което съществено променя енергийната ефективност на кораба и включва всякакви изменения, които биха могли да доведат до превишаване на приложимия изискуем конструктивен индекс за енергийна ефективност (EEDI), както е посочено в правило 21 от този Анекс.

25 "Кораб за насипни товари" означава кораб, който е предназначен основно за превоз на сухи товари в насипно състояние, включително типове кораби като рудовози, както са определени в правило 1 от глава XII на SOLAS 74 (както е изм.), но с изключение на корабите за комбинирани товари.

26 "Газовоз" е товарен кораб, построен или приспособен и използван за превоз в наливно състояние на всякакъв втечен газ.

27 "Танкер" по смисъла на глава 4 от този Анекс означава нефтен танкер, както е определен в правило 1 от Анекс I към тази Конвенция, или танкер-химикаловоз или танкер за вредни течни вещества, както са определени в правило 1 от Анекс II към тази Конвенция.

28 "Контейнеровоз" означава кораб, предназначен изключително и само за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата.

29 "Кораб за генерални товари" означава кораб с многопалубен или еднопалубен корпус, предназначен основно за превоз на генерални товари. Това определение изключва специализираните кораби за сухи товари, които не са включени в изчисляването на референтните линии за корабите за генерални товари, а именно: кораби за превоз на живи животни, кораби за транспортиране на баржи, кораби за превоз на тежки товари, кораби за транспортиране на яхти, кораби за превоз на ядрено гориво.

30 "Хладилен кораб" означава кораб, предназначен изключително и само за превоз на хладилни товари.

31 "Кораб за комбинирани товари" означава кораб, проектиран да натоварва до 100 % от дедуейта си течни и сухи товари в насипно състояние.

32 "Пътнически кораб" означава кораб, който превозва повече от 12 пътници.

33 "Ро-ро товарен кораб (автомобиловоз)" означава многопалубен товарен кораб, проектиран за превоз на празни автомобили и камиони.

34 "Ро-ро товарен кораб" означава кораб, предназначен за превоз на товарни транспортни единици, придвижващи се на собствен ход.

35 "Ро-ро пътнически кораб" означава пътнически кораб с товарни помещения за товарни единици, придвижващи се на собствен ход.

36 "Постигната стойност на EEDI" е стойността на EEDI, постигната от определен кораб в съответствие с правило 20 от този Анекс.

37 "Исискуем EEDI" е максималната стойност на постигнатия EEDI, която е разрешена съгласно правило 21 от този Анекс за конкретен като тип и размер кораб."

ГЛАВА 2

ПРЕГЛЕД, ОСВИДЕТЕЛСТВАНЕ И СРЕДСТВА ЗА КОНТРОЛ

Правило 5

Прегледи

4 Параграф 1 се изменя, както следва:

"1 За осигуряване на съответствие с изискванията на глава 3 от този Анекс всеки кораб с бруто тонаж 400 или повече тона и всяка стационарна или плаваща добивна платформа и други платформи подлежи на прегледите, посочени по-долу:

.1 Първоначален преглед преди въвеждането на кораба в експлоатация или преди издаването на свидетелство за първи път съгласно правило 6 от този Анекс. Този преглед трябва да бъде такъв, че да осигури оборудването, системите, приспособленията, съоръженията и материалите да отговарят напълно на приложимите изисквания на глава 3 от този Анекс.

.2 Подновителен преглед през интервали, определени от Администрацията, но не по-големи от 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 е такъв, че да осигури оборудването, системите, приспособленията, съоръженията и материалите напълно да отговарят на приложимите изисквания на глава 3 от този Анекс.

.3 Междинен преглед в рамките на три месеца преди или след датата на втората годишна дата, или в рамките на три месеца преди или след третата годишна дата на свидетелството, който замества един от годишните прегледи, посочени в параграф 1.4 на това правило. Междинният преглед трябва да е такъв, че да осигури оборудването и съоръженията напълно да отговарят на приложимите изисквания на глава 3 от този Анекс и да са в добро работно състояние. Такива междинни прегледи се потвърждават в свидетелството IAPP, 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, който трябва да включва обща проверка на оборудването, системите, приспособленията, съоръженията и материалите, посочени в параграф 1.1 от това правило, за да се осигури, че те са били поддържани в съответствие с параграф 5 от това правило и че продължават да отговарят на изискванията за експлоатация, за които е предназначен корабът. Такива годишни прегледи се заверяват в свидетелството IAPP, издадено съгласно правило 6 или 7 от този Анекс; и

.5 Допълнителен преглед, общ или частичен, в зависимост от обстоятелствата, се извършва всеки път, когато се правят важни ремонти или подновявания, както е регламентирано в параграф 5 от това правило, или след ремонт в резултат на разследванията по параграф 6 от това правило. Този преглед трябва да е такъв, че 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 напълно на изискванията на глава 3 от този Анекс."

5 Параграф 2 се изменя, както следва:

"2 За кораби с бруто тонаж, по-малък от 400 тона, Администрацията може да установи подходящи мерки, за да осигури съответствието им с приложимите разпоредби на глава 3 от този Анекс."

6 След параграф 3 се добавя нов параграф 4, както следва:

"4 Корабите, за които се прилага глава 4 от този Анекс, също подлежат на прегледите, посочени по-долу, като се вземат предвид насоките, приети от Организацията:

.1 Първоначален преглед преди пускането в експлоатация на нов кораб и преди издаването на Международно свидетелство за енергийна ефективност. Прегледът трябва да удостовери дали постигнатият EEDI на кораба е в съответствие с изискванията в глава 4 от този

Анекс и дали SEEMP (Корабният план за управление на енергийната ефективност), изискуем по правило 22 от този Анекс, е на борда.

.2 Общ или частичен преглед, в зависимост от обстоятелствата, след съществено преустройство на даден кораб, за който се прилага това правило. Прегледът трябва да е такъв, че да се осигури преизчисляване при необходимост на постигнатия EEDI и съответствието му с изискванията на правило 21 от този Анекс; при това трябва да се прилага редукиционният коефициент, приложим за този кораб предвид неговия тип и размер и фазата, съответстваща на датата на сключване на договора за построяване, или на датата на залагане на кила, или на датата на доставка, определени за първоначалното състояние на кораба в съответствие с правило 2.23 от този Анекс.

.3 В случаите, когато същественото преустройство на нов или съществуващ кораб е толкова мащабно, че Администрацията приема кораба за новопостроен кораб, Администрацията трябва да определи необходимостта от първоначален преглед по отношение на постигнатия EEDI. Такъв преглед, ако бъде определен за необходим, трябва да бъде извършен така, че да осигури, че постигнатият EEDI е изчислен и отговаря на изискванията на правило 21 от този Анекс, като се прилага редукиционен коефициент, съответстващ на типа и размера на конкретния кораб, преустроен към датата на договора за преустройство, или при липсата на такъв договор - към началната дата на преустройството. При прегледа трябва също да се установи дали SEEMP, изискуем по правило 22 от този Анекс, е на борда; и

.4 За съществуващите кораби проверка за съответствие с изискването за наличие на SEEMP на борда съгласно правило 22 от този Анекс трябва да бъде извършена при първия междинен или подновителен преглед, посочен в параграф 1 от това правило, в зависимост от това коя от двете дати е първа, на или след 1 януари 2013 г."

7 Параграф 4 се преномерираща като параграф 5.

8 Параграф 5 се преномерираща като параграф 6.

Правило 6

Издаване или потвърждаване на свидетелство

9 Заглавието се изменя, както следва:

"Издаване или потвърждаване на свидетелства".

10 В началото на правилото се добавя следното подзаглавие:

"Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха".

11 Параграф 2 се изменя, както следва:

"2 На кораб, построен преди датата на влизане в сила на този Анекс, Администрацията издава Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха в съответствие с параграф 1 от това правило не по-късно от първия планиран сух док след датата на влизане в сила, но в никакъв случай не по-късно от три години след тази дата."

12 Следното се добавя в края на правилото:

"Международно свидетелство за енергийна ефективност

4 Международно свидетелство за енергийна ефективност за кораба се издава след преглед в съответствие с разпоредбите на правило 5.4 от този Анекс на всеки кораб с бруто тонаж, равен на или по-голям от 400 тона, преди този кораб да бъде ангажиран в рейсове до пристанища или офшорни терминали под юрисдикцията на други Страни.

5 Свидетелството се издава или потвърждава от Администрацията или от Организация, надлежно упълномощена от нея. Във всеки от случаите Администрацията поема пълна отговорност за свидетелството."

Правило 7

Издаване на свидетелство от друга Страна

13 Параграф 1 се изменя, както следва:

"1 По молба на Администрацията дадена Страна може да изиска преглед на кораб и след като се увери, че са спазени приложимите разпоредби на този Анекс, следва да издаде или да разреши издаването на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха или Международно свидетелство за енергийна ефективност на кораба, както и, когато е целесъобразно, да направи потвърждение или да упълномощи потвърждаването на такова свидетелство на кораба в съответствие с този Анекс."

14 Параграф 4 се изменя, както следва:

"4 На кораб, който плава под знамето на държава, която не е Страна, не се издава Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха или Международно свидетелство за енергийна ефективност."

Правило 8

Форма на свидетелство

15 Заглавието се изменя, както следва:

"Форми на свидетелствата".

16 Добавя се следното подзаглавие и съществуващото правило се преномерираща на параграф 1:

"Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха".

17 Следният нов параграф 2 се добавя в края на правилото:

"Международно свидетелство за енергийна ефективност

2 Международното свидетелство за енергийна ефективност се изготвя по форма, съответстваща на образца, даден в допълнение VIII към този Анекс, и трябва да бъде най-малко на английски, френски или испански език. Ако бъде използван и официалният език на издаващата Страна, този език има предимство в случай на спор или несъответствие."

Правило 9

Продължителност и валидност на свидетелството

18 Заглавието се изменя, както следва:

"Продължителност и валидност на свидетелствата".

19 В началото на правилото се добавя следното подзаглавие:

"Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха".

20 Следното се добавя в края на правилото:

"Международно свидетелство за енергийна ефективност

10 Международното свидетелство за енергийна ефективност е валидно през целия период на експлоатация на кораба при спазване на разпоредбите на параграф 11 по-долу.

11 Международното свидетелство за енергийна ефективност, издадено съгласно този Анекс, преставя да бъде валидно в който и да е от следните случаи:

.1 Ако корабът е изведен от експлоатация или му е издадено ново свидетелство след съществено преустройство на кораба; или

.2 При преминаване на кораба под знамето на друга държава. Ново свидетелство се издава само тогава, когато правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно убедено, че корабът отговаря на изискванията на глава 4 от този Анекс. В случай на преминаване между Страни, при поискване в рамките на три месеца след извършване на преминаването, правителството на Страната, под чието знаме корабът е плавал преди това, във възможно най-кратък срок трябва да предаде 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 над експлоатационните изисквания

21 Добавя се нов параграф 5 в края на правилото, както следва:

"5 Във връзка с глава 4 от този Анекс всяка проверка от държавата на пристанището

трябва да бъде ограничена до това, когато е целесъобразно, да бъде установено дали на борда има валидно Международно свидетелство за енергийна ефективност в съответствие с член 5 от Конвенцията."

22 Добавя се нова глава 4 в края на Анекса, както следва:

"ГЛАВА 4

ПРАВИЛА ЗА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ НА КОРАБИТЕ

Правило 19

Приложение

1 Тази глава се прилага за всички кораби с бруто тонаж, равен на или по-голям от 400 тона.

2 Разпоредбите на тази глава не се прилагат за:

.1 Кораби, извършващи рейсове единствено и само във води под суверенитета или юрисдикцията на държавата, под чието знаме плават. Въпреки това всяка Страна следва да гарантира чрез приемането на подходящи мерки, че доколкото е разумно и практично, такива кораби са построени и се експлоатират по начин, осигуряващ съответствие с изискванията на глава 4 от този Анекс.

3 Правила 20 и 21 от този Анекс не се прилагат за кораби, които имат дизелово-електрическо задвижване, турбинно задвижване или хибридни пропульсивни уредби.

4 Независимо от разпоредбите на параграф 1 от това правило Администрацията може да отмени изискването кораб с бруто тонаж, равен на или по-голям от 400 тона, да спазва правила 20 и 21 от този Анекс.

5 Разпоредбите на параграф 4 от това правило не се прилагат за кораби с бруто тонаж, равен на или по-голям от 400 тона:

- .1 договорът за построяване на които е сключен на или след 1 януари 2017 г.;
- .2 при липса на договор за построяване - килът на които е заложен, или които се намират на сходен етап на построяване, на или след 1 юли 2017 г.; или
- .3 които ще бъдат доставени на или след 1 юли 2019 г.; или
- .4 в случаите на съществено преустройство на нов или съществуващ кораб, както е определено в правило 2.24 от този Анекс, настъпило на или след 1 януари 2017 г., за които се прилагат правила 5.4.2 и 5.4.3 от този Анекс.

6 Администрацията на Страна по тази Конвенция, която позволява прилагането на параграф 4 или спира, оттегля или отказва прилагането на този параграф по отношение на кораб, плаващ под нейно знаме, трябва незабавно да съобщи подробности за това на Организацията с цел препращане до Страните по този протокол за тяхно сведение.

Правило 20

Постигнат конструктивен индекс за енергийна ефективност (Постигнат EEDI)

1 Стойността на постигнатия EEDI трябва да бъде изчислена за:

- .1 всеки нов кораб;
- .2 всеки нов кораб, който е претърпял значително съществено преустройство; и
- .3 всеки нов или съществуващ кораб, който е претърпял съществено преустройство, което е толкова мащабно, че Администрацията приема кораба за новопостроен кораб, който попада в една или повече от категориите по правила 2.25 до 2.35 от този Анекс; постигнатият EEDI трябва да е специфичен за всеки кораб и да указва очакваните експлоатационни показатели на кораба по отношение на енергийната ефективност; постигнатият EEDI трябва да бъде придружен от Техническо досие на EEDI, което съдържа информацията, необходима за изчисляването на този индекс, и показва процеса на изчисление; постигнатият EEDI трябва да се проверява от Администрацията или от организация, надлежно упълномощена от нея, въз основа на Техническото

досие на EEDI.

2 Постигнатият EEDI трябва да се изчислява съгласно насоките, разработени от Организацията.

Правило 21

Изискуем EEDI

1 За всеки:

- .1 нов кораб;
- .2 нов кораб, който е претърпял съществено преустройство; и
- .3 нов или съществуващ кораб, който е претърпял съществено преустройство, което е толкова мащабно, че Администрацията приема кораба за новопостроен кораб, който попада в една от категориите от правила 2.25 до 2.31 на този Анекс и за който се прилага тази глава, постигнатият EEDI е, както следва:

Постигнат EEDI (attained EEDI) \leq Изискуем EEDI (required EEDI) = (1 - X/100) x Стойността на референтна линия,

където X е редукиционният коефициент, посочен в таблица 1 за изискуемия EEDI в сравнение с референтната линия на EEDI.

2 За всеки нов и съществуващ кораб, претърпял съществено преустройство, което е толкова мащабно, че Администрацията приема кораба за новопостроен кораб, постигнатият EEDI трябва да се изчислява и да отговаря на изискването на параграф 21.1 с редукиционен коефициент, съответстващ на типа и размера на преустроения кораб към датата на договора за преустройство или, при липса на такъв договор, към датата на започване на преустройството.

Таблица 1. Редукиционни коефициенти (в проценти) за EEDI спрямо референтната линия за EEDI

Тип на кораба	Размер	Фаза 0 1 януари 2013 г. - 31 декември 2014 г.	Фаза 1 1 януари 2015 г. - 31 декември 2019 г.	Фаза 2 1 януари 2020 г. - 31 декември 2024 г.	Фаза 3 1 януари 2025 г. и след това
Кораб за превоз на насипни товари	20 000 DTW и повече	0	10	20	30
	10 000 - 20 000 DTW	неприложимо	0-10*	0-20*	0-30*
Газовоз	10 000 DTW и повече	0	10	20	30
	2 000 - 10 000 DTW	неприложимо	0-10*	0-20*	0-30*
Танкер	20 000 DTW и повече	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 DTW	неприложимо	0-10*	0-20*	0-30*
Контейнеровоз	15 000 DTW и повече	0	10	20	30
	10 000 - 15 000 DWT	неприложимо	0-10*	0-20*	0-30*
Кораб за генерални товари	15 000 DTW и повече	0	10	15	30
	3 000 - 15 000 DWT	неприложимо	0-10*	0-15*	0-30*
Хладилен кораб	5 000 DTW и повече	0	10	15	30
	3 000 - 5 000 DWT	неприложимо	0-10*	0-15*	0-30*

Кораб за комбинирани товари	20 000 DTW и повече	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 DWT	неприложимо	0-10*	0-20*	0-30*

* Редукционният коефициент се интерполира линейно между двете стойности в зависимост от размера на плавателния съд. По-ниската стойност на редукционния коефициент се прилага за по-малките по размери кораби.

n/a означава, че изискуем EEDI не се прилага.

3 Стойностите на референтната линия се изчисляват, както следва:

Стойност на референтна линия = $a \times b^c$,

където a, b и c са параметрите, дадени в таблица 2.

Таблица 2. Параметри за определяне на референтните стойности за различни типове кораби

Тип кораб, определен в правило 2	a	b	c
2.25 Кораб за превоз на насипни товари	961,79	DWT на кораба	0,477
2.26 Газовоз	1 120,00	DWT на кораба	0,456
2.27 Танкер	1 218,80	DWT на кораба	0,488
2.28 Контейнеровоз	174,22	DWT на кораба	0,201
2.29 Кораб за генерални товари	107,48	DWT на кораба	0,216
2.30 Хладилен кораб	227,01	DWT на кораба	0,244
2.31 Кораб за комбинирани товари	1 219,00	DWT на кораба	0,488

4 Ако конструкцията на даден кораб позволява той да бъде отнесен към повече от едно от определенията за тип кораб, посочени в таблица 2, за изискуем EEDI за този кораб трябва да се приеме най-строгата (най-ниската) стойност на този индекс.

5 За всеки кораб, за който се прилага това правило, инсталираната задвижваща мощност трябва да бъде не по-малка от задвижващата мощност, необходима за поддържане маневреността на кораба при неблагоприятни условия, както е определено в насоките, разработвани от Организацията.

6 В началото на фаза 1 и в средата на фаза 2 Организацията следва да направи преглед на състоянието на технологичния напредък и при доказана необходимост да промени времевите периоди, параметрите на референтната линия за EEDI за съответните типове кораби и редукционните коефициенти, определени в това правило.

Правило 22

Корабен план за управление на енергийната ефективност (SEEMP)

1 Всеки кораб трябва да има на борда си специфичен за него Корабен план за управление на енергийната ефективност (SEEMP). Той може да бъде част от системата за управление на безопасността на кораба (СУБ).

2 SEEMP трябва да бъде разработен съгласно насоките, приети от Организацията.

Правило 23

Насърчаване на техническото сътрудничество и трансфера на технологии, свързани с подобряването на енергийната ефективност на корабите

1 Администрациите, в сътрудничество с Организацията и други международни органи, трябва да насърчават и предоставят пряко или чрез Организацията, според случая, подкрепа на държавите, особено на развиващите се държави, които искат техническа помощ.

2 Администрацията на дадена Страна трябва да си сътрудничи активно с други Страни, при спазване на своите национални закони, правила и политики, за насърчаване развитието и трансфера на технологии и за обмен на информация с държавите, които искат техническа помощ, по-специално развиващите се държави, по отношение прилагането на мерки за изпълнение изискванията на глава 4 от този Анекс и по-специално на правила 19.4 до 19.6."

23 Добавя се ново приложение VIII в края на Анекса, както следва:

"ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Форма на Международно свидетелство за енергийна ефективност (ИЕЕ) МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ

Издадено съгласно разпоредбите на Протокола от 1997 г., както е изменен с Резолюция МЕРС.203(62), за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., както е изменена с Протокола към нея от 1978 г. (наричана по-долу "Конвенцията"), по пълномощие на правителството на:

.....
(пълно официално наименование на държавата)

от

.....
(пълно официално наименование 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.....

ИМО номер.....

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:

1 Корабът е преминал преглед в съответствие с правило 5.4 от Анекс VI към Конвенцията; и

2 Прегледът показва, че корабът отговаря на приложимите изисквания на правило 20, правило 21 и правило 22.

Дата на приключване на прегледа, на който се основава това свидетелство:
(дд/мм/гггг)

Издаден в

(място на издаване на свидетелството)

(дд/мм/гггг):

.....
(дата на (подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице,
издаване) издаващо свидетелството)

(печат или щемпел на органа, което
е подходящо)

Допълнение към Международното свидетелство за енергийна ефективност
(Свидетелство ИЕЕ)

ОПИСАНИЕ НА КОНСТРУКЦИЯТА, СВЪРЗАНА С ЕНЕРГИЙНАТА ЕФЕКТИВНОСТ

Бележки:

1 Това описание е неделима част от Свидетелството ИЕЕ. Свидетелство ИЕЕ трябва да е на разположение на борда на кораба по всяко време.

2 Описанието трябва да бъде поне на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата Страна, то той има предимство в случай на спор

или несъответствие.

3 Вписванията в съответните полета се извършват чрез поставяне на кръстче (x) за отговори "да" и "приложимо" или (-) за отговори "не" и "не е приложимо", според случая.

4 Освен ако не е посочено друго, правилата, упоменати в това описание, 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 договора за построяване.....

1.4 Бруто тонаж.....

1.5 Дедуейт

1.6 Тип на кораба*

2 Пропулсивна уредба

2.1 Дизелово задвижване ☐

2.2 Дизелово-електрическо задвижване ... ☐

2.3 Турбинно задвижване ☐

2.4 Хибридно задвижване ☐

2.5 Система за задвижване, различна от изброените ☐

* Въвежда се типът на кораба в съответствие с определенията, посочени в правило 2.

Корабите, попадащи в повече от един от типовете кораби, определени в правило 2, се считат за този тип кораб, към който са приложими с най-строгите (най-ниските) стойности на изискуемия EEDI. Ако корабът не попада в типовете кораби, определени в правило 2, се въвежда "Кораб, различен от който и да е от типовете кораби, определени в правило 2".

3 Постигнат конструктивен индекс за енергийна ефективност (attained EEDI)

3.1 Постигнатият EEDI в съответствие с правило 20.1 е изчислен въз основа на информацията, съдържаща се в Техническото досие EEDI, което показва и процеса на изчисляване на постигнатия EEDI ☐

Постигнатият EEDI е: grams-CO₂/tonne-mile

3.2. Постигнат EEDI не се изчислява, доколкото:

3.2.1. корабът е освободен съгласно правило 20.1, тъй като не е нов кораб по смисъла на правило 2.23 ☐

3.2.2 типът на задвижващата система е основание за освобождаване съгласно правило 19.3 ☐

3.2.3 изискването на правило 20 е отменено от Администрацията на кораба в съответствие с правило 19.4 ☐

3.2.4 типът на кораб е основание за освобождаване в съответствие с правило 20.1 ☐

4 Изискуем EEDI (required EEDI)

4.1 Изискуемият EEDI е: grams-CO₂/tonne-mile

4.2 Изискуем EEDI не се прилага, доколкото:

4.2.1 за кораба е приложено освобождаване съгласно правило 21.1, тъй като той не е нов кораб, както е определено в правило 2.23 ☐

4.2.2 типът на задвижващата системата е основание за освобождаване съгласно правило 19.3 ☐

4.2.3 изискването на правило 21 е отменено от Администрацията на кораба в съответствие с правило 19.4 ☐

4.2.4 типът на кораба е основание за освобождаване в съответствие с правило 21.1 ☐

4.2.5 капацитетът на кораба е под прага на минималния капацитет, указан в таблица 1 от правило 21.2 ☐

5. Корабен план за управление на енергийната ефективност

5.1. Корабът е снабден с Корабен план за управление на енергийната ефективност (SEEMP) съгласно правило 22 ☐

6. Техническото досие на EEDI

6.1. Сертификатът IEE се придружава от Техническото досие на EEDI в съответствие с правило 20.1 ☐

6.2. Идентификационен/проверовъчен номер на Техническото досие на EEDI

6.3. Дата на проверката на Техническото досие на EEDI

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че това описание е точно във всяко едно отношение.

Издадено в

(място на издаване на Описанието)

(ДД/ММ/ГГГГ):

(дата на (подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, издаване) издаващо свидетелството)

(печат или щемпел на органа, което е подходящо)"