

**ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКСА КЪМ ПРОТОКОЛА ОТ 1997 Г. ЗА
ИЗМЕНЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА
ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО ОТ КОРАБИ, 1973 Г.,
КАКТО Е ИЗМЕНЕНА С ПРОТОКОЛА ОТ 1978 Г. КЪМ НЕЯ
(Регионални договорености за пристанищни приемни съоръжения
съгласно Анекс VI на МАРПОЛ и Сертифициране на морски дизелови
двигатели, оборудвани със системи за селективно каталитично
редуциране съгласно NOx Технически кодекс от 2008 г.)
(Приети с Резолюция MERC.217(63) на Комитета по опазване на
морската среда на Международната морска организация на 2 март 2012
г. В сила за Република България от 1 август 2013 г.)**

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

Обн. ДВ. бр.81 от 28 Септември 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, възложени му съгласно международни конвенции за предотвратяване и контрол на замърсяването на морето,

Като взе предвид член 16 от Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (наричана по-долу "Конвенцията от 1973 г."), член VI от Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (наричан по-долу "Протокол от 1978 г."), и член 4 от Протокола от 1997 г. за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., изменена от свързания с нея Протокол от 1978 г. (наричан по-долу "Протокол от 1997 г."), които заедно определят процедурата за изменение на Протокола от 1997 г. и предоставят на съответния орган на Организацията функцията да разглежда и приема изменения на Конвенцията от 1973 г., изменена с Протоколите от 1978 и 1997 г.,

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

Като отбелязва още Правило 13 от Анекс VI на MARPOL, който прави Техническият кодекс за контрол на емисиите на азотни оксиди от морски дизелови двигатели (NOx Технически кодекс) задължителен съгласно този Анекс,

Като отбелязват също, че както ревизирият Анекс VI, приет с Резолюция MERC.176(58), така и NOx Техническият кодекс от 2008, приет с Резолюция MERC.177(58), са влезли в сила на 1 юли 2010 г.,

Като има предвид за проектоизмененията и допълненията на преработения Анекс VI и NOx Техническият кодекс от 2008 г.,

1. Приема, в съответствие с член 16, параграф 2, буква (d) от Конвенцията от 1973 г., измененията към Анекс VI и NOx Техническият кодекс от 2008 г., чийто текст е изложен в Приложението към настоящата резолюция;

2. Определя в съответствие с член 16, параграф 2, буква (f), подточка (iii) от Конвенцията от 1973 г., че измененията се считат за приети на 1 февруари 2013 г., освен ако преди тази дата не по-малко от една трета от страните или страните, чиито комбинирани търговски флоти съставляват не по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот, са съобщили на Организацията възраженията си срещу измененията;

3. Приканва страните да отбележат, че в съответствие с член 16, параграф 2, буква (g), подточка (ii) от Конвенцията от 1973 г. посочените изменения влизат в сила на 1 август 2013 г. след приемането им в съответствие с параграф 2 по-горе;

4. Изисква генералният секретар, в съответствие с член 16, параграф 2, буква (e) от Конвенцията от 1973 г., да предаде на всички страни по Конвенцията от 1973 г. измененията на Протоколите от 1978 г. и 1997 г., заверени копия на настоящата резолюция и текста на измененията, съдържащи се в Приложението;

5. Изисква още генералният секретар да предаде на членовете на Организацията, които не са страни по Конвенцията от 1973 г., изменени и допълнени с Протоколите от 1978 г. и 1997 г. копия от настоящата резолюция и нейното Приложение.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКС VI НА МАРПОЛ И NOx ТЕХНИЧЕСКИЯ КОДЕКС ОТ 2008 г.

Изменения на Анекс VI МАРПОЛ

1 Към Правило 17 се добавя нов параграф 1bis:

1bis Малките островни развиващи се държави могат да удовлетворят изискванията на параграф 1 от настоящото Правило чрез регионални договорености, когато поради уникалните обстоятелства на тези държави тези договорености са единственото практически средство за удовлетворяване на тези изисквания. Страните, участващи в регионално споразумение, разработват Регионален план за съоръжения за прием, като вземат предвид насоките, разработени от Организацията.

Правителството на всяка страна, участваща в споразумението, се консултира с Организацията за разпространение до страните по настоящата конвенция:

- .1 как Регионалният план за приемни съображения взема предвид Насоките;
- .2 данни за идентифицираните регионални центрове за приемане на отпадъци от кораби; и
- .3 данни за пристанищата с ограничени съоръжения.

Изменения на NOx Техническият кодекс от 2008 г.

2 Съществуващият параграф 2.2.4 се заменя със следното:

"2.2.4 Двигатели, които не са предварително сертифицирани на изпитвателен стенд

.1 Съществуват двигатели, които поради техния размер, конструкция и график на доставка не могат да бъдат предварително сертифицирани на изпитателен стенд. В такива случаи производителят на двигателя, корабособственикът или корабостроителят трябва да подаде заявление до Администрацията с искане за изпитване на борда (вж. 2.1.2.2). Кандидатът трябва да докаже на Администрацията, че бордовият тест напълно отговаря на всички изисквания на процедурата за изпитване, както е посочено в глава 5 от настоящия кодекс. В никакъв случай не се предоставя възможност за евентуални отклонения в измерванията, ако първоначалното проучване се извършва на борда на кораб без валиден тест за предварително сертифициране. За двигатели, подложени на изпитване за сертифициране на борда, за да бъде издадено свидетелство EIAPP, се прилагат същите процедури, както ако двигателят е бил предварително сертифициран на изпитателен стенд, при спазване на ограниченията, дадени в параграф 2.2.4.2.

.2 Тази процедура за предварителен преглед преди сертифициране може да бъде приета за отделен двигател или за група двигатели, представена само от основния двигател от дадена гама, но не се приема за сертифициране на цялата гама двигатели."

3 Параграф 2.2.5.1 се заменя със следното:

".1 Когато дадено устройство за намаляване на NOx трябва да бъде включено в свидетелството за EIAPP, то трябва да бъде признато като компонент на двигателя и неговото присъствие се записва в техническото досие на двигателя. Двигателят се изпитва с монтирано NOx редуциращо устройство, освен ако поради технически и практически причини комбинираното изпитване не е подходящо и процедурите, посочени в точка 2.2.4.1, не могат да бъдат приложени, след одобрение от Администрацията. В последния случай се прилага приложимата процедура за изпитване и комбинираният двигател/устройство за намаляване на NOx трябва да бъде одобрен и предварително сертифициран от Администрацията, като се вземат предвид насоките, разработени от организацията. Това предварително сертифициране обаче е предмет на ограниченията, посочени в параграф 2.2.4.2."