تعديلات عام 2011 على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل
الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ،
في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

(إدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة في المرفق VI لاتفاقية ماربول)

(القرار MEPC.203(62))

《修正经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉的 1997 年议定书》附则的 2011 年修正案

(将船舶能效规则纳入《防污公约》附则 VI)

第 MEPC.203(62)号决议

2011 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIOPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI)

(Resolution MEPC.203(62))

AMENDEMENTS DE 2011 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

(Inclusion de règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL)

(Résolution MEPC.203(62))

ПОПРАВКИ 2011 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1997 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ

(Включение правил энергоэффективности для судов в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ)

(Резолюция MEPC.203(62))

ENMIENDAS DE 2011 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

(Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)

(Resolución MEPC.203(62))

第 MEPC.203(62)号决议

(2011 年 7 月 15 日通过)

《修正经 1978 年议定书修订的<1973 年国际防止船舶造成污染公约>的 1997 年议定书》附则的修正案

(将船舶能效规则纳入《防污公约》附则 VI)

海上环境保护委员会，

忆及《国际海事组织公约》第 38(a)条关于国际防止和控制海上污染公约赋予海上环境保护委员会(本委员会)的职能，

注意到《1973 年国际防止船舶造成污染公约》(以下称《1973 年公约》)第 16 条，《<1973 年国际防止船舶造成污染公约>1978 年议定书》(以下称《1978 年议定书》)第 VI 条，以及《经 1978 年议定书修订的<1973 年国际防止船舶造成污染公约>的 1997 年议定书》(以下称《1997 年议定书》)第 4 条共同规定《1997 年议定书》的修正程序和赋予本组织的相关机构审议并通过经 1978 年和 1997 年议定书修订的《1973 年公约》的修正案的职能，

还注意到《1973 年公约》以《1997 年议定书》纳入了附则 VI《防止船舶造成空气污染规则》(以下称"附则 VI")，

进一步注意到第 MEPC.176(58)号决议通过的经修订的附则 VI 已于 2010 年 7 月 1 日生效，

认识到附则 VI 的修正案和新纳入的第 4 章意在通过一套技术性能标准改进船舶能效，其结果将减少来自于燃油及其燃烧过程的任何物质(包括那些已受附则 VI 控制的物质)的排放，

还认识到附则 VI 修正案的通过决不对在其他国际场合(例如《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC))进行的谈判作出预判，也不影响参与该谈判的各国的立场，

审议了为纳入船舶能效规则的经修订的附则 VI 的修正案草案，

1. 按照《1973 年公约》第 16(2)(d)条，**通过**附则 VI 的修正案，其文本载于本决议附件；

2. 按照《1973 年公约》第 16(2)(f)(iii)条，**决定**该修正案于 2012 年 7 月 1 日须视为被接受，除非在此日期前，有不少于三分之一的缔约国或拥有商船合计吨位不少于世界商船总吨位 50%的缔约国通知本组织其反对该修正案；

3. **请**各缔约国注意，按照《1973 年公约》第 16(2)(g)(ii)条，上述修正案须在按上述第 2 段被接受后，于 2013 年 1 月 1 日生效；

4. **要求**秘书长遵照《1973 年公约》第 16(2)(e)条，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本发送给经 1978 年和 1997 年议定书修订的《1973 年公约》的所有缔约国；

5. **进一步要求**秘书长将本决议及其附件的副本发送给非经 1978 年和 1997 年议定书修订的《1973 年公约》缔约国的本组织会员国；和

6. **请**《防污公约》附则 VI 的各缔约国和其他会员国政府提请船东、船舶经营人、船厂、船舶设计方、船用柴油机和设备制造商以及其他任何利益集团注意《防污公约》附则 VI 的修正案。

附 件

在《防污公约》附则 VI“防止船舶造成空气污染规则”中纳入船舶能效新规则的修正案

第 1 章

总 则

第 1 条

适用范围

1 *本条修正如下：*

“本附则的规定须适用于所有船舶，但本附则第 3、5、6、13、15、16、18、19、20、21 和 22 条中另有明文规定者除外。”

第 2 条

定 义

2 *第 21 款修正如下：*

“21 与本附则第 15 条有关的**液货船**系指在本公约附则 I 第 1 条中界定的油船或附则 II 第 1 条中界定的化学品船。”

3 *在第 2 条后新增如下文本：*

“就本附则第 4 章而言：

22 **现有船舶**系非新船的船舶。

23 **新船**系指

.1 2013 年 1 月 1 日或以后签订建造合同；或

.2 如无建造合同，2013 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或

.3 2015 年 7 月 1 日或以后交付的船舶。

24 **重大改建**系指与本附则第 4 章有关的对船舶所做的改建：

.1 实质上改变了船舶的尺寸、装载能力或发动机功率；或

.2 改变了船舶的类型；或

.3 根据主管机关的意见，这种改建的目的实际上是为了要延长船舶的使用年限；或

.4 这种改建使得船舶如同是一艘新船，该船应遵守本公约中不适用于现有船舶的有关规定；或

.5 实质上改变了船舶的能效并且包括能使该船超出本附则第 21 条所列的适用的要求的能效设计指数的任何改装。

25 **散货船**系指《安全公约》第 XII 章第 1 条中界定的主要用于运输散装干货的船舶，包括矿砂船等船型，但不包括兼装船。

26 **气体运输船**系指建造或改建用于散装运输任何液化气体的货船。

27 与本附则第 4 章有关的**液货船**系指在《防污公约》附则 I 第 1 条中界定的油船或《防污公约》附则 II 第 1 条中界定的化学品船或有毒液货船。

28 **集装箱船**系指专门设计用于在货舱内和甲板上载运集装箱的船舶。

29 **杂货船**系指设有多层甲板或单层甲板主要用于载运杂货的船舶。该定义不包括未被纳入普通货船参考线计算范围的专用干货船，即牲畜运输船、载驳母船、重货运输船、游艇运输船和核燃料运输船。

30 **冷藏货船**系指专门设计用于在货舱内载运冷藏货物的船舶。

31 **兼装船**系指设计用于载运 100%载重量的散装液体和干货的船舶。

32 **客船**系指载客超过 12 人的船舶。

33 **滚装货船(车辆运输船)**系指具有多层甲板的设计用于载运空载小汽车和卡车的滚装货船。

34 **滚装货船**系指设计用于载运滚装运货单元的船舶。

35 **滚装客船**系指具有滚装货物处所的客船。

36 **达到的能效设计指数**系指单艘船舶按本附则第 20 条得到的能效设计指数值。

37 **要求的能效设计指数**系指本附则第 21 条对特定船型和尺寸所允许的达到的能效设计指数的最大值。”

第 2 章

检验、发证和监督措施

第 5 条

检　验

4　*第 1 款修正如下：*

"1　为确保符合本附则第 3 章的要求，等于或大于 400 总吨的每一船舶以及每一固定和浮动钻井装置和其他平台，应接受下列检验：

.1　初次检验，在船舶投入营运前或首次签发本附则第 6 条所要求的证书之前进行。该检验须确保其设备、系统、配件、装置和材料完全符合本附则第 3 章的适用要求；

.2　换证检验，按主管机关规定的间隔期限进行，但不得超过 5 年，但本附则第 9.2、9.5、9.6 或 9.7 条适用者除外。换证检验须确保其设备、系统、配件、装置和材料完全符合本附则第 3 章的适用要求；

.3　中间检验，在证书的第二个周年日之前或之后 3 个月内或第三个周年日之前或之后 3 个月内进行，并取代本条第 1.4 项规定的其中一次年度检验。中间检验须确保设备及其装置完全符合本附则第 3 章的适用要求，并处于良好的工作状态。该中间检验应在按本附则第 6 或 7 条所签发的《国际防止空气污染证书》上作出签注；

.4　年度检验，在证书的每个周年日之前或之后 3 个月内进行，包括对本条第 1.1 项所述的设备、系统、配件、装置及材料的总体检查，以确保其已按本条第 5 款的规定进行保养，并确保其继续满足船舶预定的营运要求。该年度检验须在按本附则第 6 或 7 条所签发的《国际防止空气污染证书》上作出签注；和

.5　附加检验，在按本条第 5 款规定的任何重大修理或换新后，或在按本条第 6 款规定的检查结果进行修理后须根据情况进行全面或部分检验。该检验须确保已有效进行了必要的修理或换新，确保这种修理或换新所用的材料和工艺在各方面均属合格，并确保该船在各方面均符合本附则第 3 章的要求。"

5　*第 2 款修正如下：*

"2　对小于 400 总吨的船舶，主管机关可制定适当措施确保符合本附则第 3 章的适用规定。"

6 *在现有第 3 款后新增第 4 款如下：*

"4 适用本附则第 4 章的船舶还须进行下列规定的检验，并考虑本组织通过的导则：

.1 初次检验，在新船投入营运之前和签发国际船舶能效证书之前进行。检验须验证船舶达到的能效设计指数符合本附则第 4 章的要求，并且船上保存第 22 条要求的船舶能效管理计划；

.2 在适用本条的船舶发生重大改建后，根据情况进行的全面或部分检验。检验须确保必要时重新计算达到的能效设计指数并满足本附则第21条的要求，其减小系数为按本附则第 2.23 条确定原始船舶的签订合同日期或安放龙骨日期或交船日期所对应的那个阶段中适用于该改建船舶的船型和尺寸的减小系数；

.3 如新船或现有船舶重大改建的范围如此之大而被主管机关视为新建船舶，主管机关须确定对达到的能效设计指数进行初次检验的必要性。如确定必要，该检验须确保计算达到的能效设计指数并满足本附则第 21 条的要求，其减小系数应与签订改建合同之日，或无合同情况下改建开始之日该改建船舶的船型和尺寸相称。该检验还须验证船上保存本附则第 22 条要求的船舶能效管理计划；和

.4 对现有船舶，对根据本附则第 22 条在船上保存船舶能效管理计划要求的验证须在 2013 年 1 月 1 日或以后的由本条第 1 款所述的首次中间或换证检验时进行，取先者。"

7 *第 4 款重新编号为第 5 款。*

8 *第 5 款重新编号为第 6 款。*

第 6 条

证书的签发或签注

9 *标题修正如下：*

"证书的签发和签注"

10 *在本条开头新增副标题如下：*

"国际防止空气污染证书"

11 *第 2 款修正如下：*

"2 对在本附则生效日之前建造的船舶，该船的主管机关须按照本条第 1 款，在不迟于生效日之后预定的第一次干坞检修签发《国际防止空气污染证书》，但在任何情况下不得迟于该生效日后三年。"

12 *在本条后新增如下文本：*

"国际能效证书

4 对任何可能驶往其他缔约国管辖范围的港口或离岸式码头的 400 总吨及以上的船舶，在按本附则第 5.4 条规定进行了检验后，须在其开航前为其签发《国际能效证书》。

5 该证书须由主管机关或经其正式授权的任何组织签发或签署。在任何情况下，主管机关对证书承担完全责任。"

第 7 条

由另一缔约国签发证书

13 *第 1 款修正如下：*

"1 应主管机关的请求，缔约国可对船舶进行检验，如果确信符合本附则的规定，须对该船签发或授权签发《国际防止空气污染证书》或《国际能效证书》，并在适用时，按照本附则为该船签注或授权签注证书。"

14 *第 4 款修改如下：*

"4 不得向有权悬挂非缔约国国旗的船舶签发《国际防止空气污染证书》或《国际能效证书》。"

第 8 条

证书格式

15 *标题修改如下：*

"证书格式"

16 *增加下述副标题，并将现有条文重新编号为第 1 款：*

"国际防止空气污染证书"

17 *在本条后新增第 2 款如下：*

"国际能效证书

2 《国际能效证书》须以符合本附则附录 VIII 范本的格式，并须至少使用英文、法文或西班牙文的其中一种语言写成。如同时使用了发证国的官方语言，则在有争议或分歧时，须以该国官方语言为准。"

第 9 条
证书的期限和效力

18 *标题修改如下：*

"证书的期限和效力"

19 *在本条开头增加下述副标题：*

"国际防止空气污染证书"

20 *本条末尾增加下述内容：*

"国际能效证书

10 除下述第 11 款的规定外，《国际能效证书》须在船舶整个寿命期间内有效。

11 按本附则签发的《国际能效证书》须在下列任一情况下停止有效：

.1 如果船舶退出营运或船舶经重大改建后对其签发新证书；或

.2 船舶换挂另一国家的国旗。仅在签发新证书的政府确信该船完全符合本附则第 4 章的要求时，才签发新的证书。在缔约国间换挂国旗时，如果换挂国旗后三个月内提出要求，则该船原先有权悬挂其国旗的缔约国政府须尽快向另一缔约国的主管机关送交该船在换挂国旗前所携的证书的副本和，如果有的话，相关检验报告的副本。"

第 10 条
港口国对营运要求的检查

21 *本条后新增第 5 款如下：*

"5 与本附则第 4 章有关的任何港口国检查须按照本公约第 5 条限于核实(适用时)船上是否备有有效的《国际能效证书》。"

22 *在附则末尾新增第 4 章如下：*

“第 4 章

船舶能效规则

第 19 条
适用范围

1 本章适用于 400 总吨及以上的所有船舶。

2 本章规定不适用于：

.1 仅航行于船舶有权悬挂其国旗的国家主权或管辖范围水域内的船舶。但是，各缔约国应通过采取相应的措施确保该船在合理和可行的范围内按本附则第 4 章的规定进行建造和行事。

3 本附则第 20 和 21 条不适用于具有柴油电力推进、透平推进或混合推进系统的船舶。

4 尽管有本条第 1 款的规定，主管机关可对 400 总吨及以上的船舶免除适用本附则第 20 条和 21 条的要求。

5 本条第 4 款的规定不适用于下述情况的 400 总吨及以上的船舶：

.1 在 2017 年 1 月 1 日或以后签订建造合同；或

.2 无建造合同，在 2017 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或

.3 在 2019 年 7 月 1 日或以后交船；或

.4 新船或现有船舶在 2017 年 1 月 1 日或以后进行本附则第 2.24 条界定的重大改建，且本附则第 5.4.2 和 5.4.3 条适用的。

6 允许有权悬挂其国旗的船舶适用本条第 4 款，或推迟、撤销或拒绝适用该款的本公约缔约国的主管机关，须将其详情立即送交本组织，由本组织将该详情散发给本议定书各缔约国，供其参考。

第 20 条
达到的能效设计指数

1 应对属于本附则第 2.25 至 2.35 条中一类或多类船型的下列船舶计算达到的能效

设计指数：

.1 每艘新船；

.2 每艘经过重大改建的新船；和

.3 每艘经过重大改建的、且因改建范围过大而被主管机关视为新造船舶的新船或现有船舶。

达到的能效设计指数须具体到每一船舶，并须表明船舶在能效方面的估计性能，并附有包含用于计算达到的能效设计指数所需必要信息的能效设计指数技术案卷，并说明计算过程。达到的能效设计指数须经主管机关或经其正式授权的任一组织根据能效设计指数技术案卷进行验证。

2 计算达到的能效设计指数须考虑到本组织制定的导则。

第 21 条

要求的能效设计指数

1 对属于本附则第 2.25 至 2.31 条中界定的类型之一且适用于本章的下列每艘：

.1 新船；

.2 经过重大改建的新船；和

.3 经过重大改建的、且因改建范围过大而被主管机关视为新造船舶的新船或现有船舶，

其达到的能效设计指数须为：

达到的能效设计指数 ≦ 要求的能效设计指数 = (1-X/100) × 参考线值

式中，X 为表 1 所规定的相对于能效设计指数参考线的要求的能效设计指数的减小系数。

2 对于每艘经过重大改建的、且因改建范围过大而被主管机关视为新造船舶的新船或现有船舶，须计算达到的能效设计指数并应符合第 21.1 款的要求，其减小系数应与签订改建合同之日，或无合同情况下改建开始之日该改建船舶的船型和尺寸相称。

表 1. 相对于能效设计指数参考线的能效设计指数值的减小系数(按百分比)

船舶类型	尺 寸	第 0 阶段 2013.1.1 – 2014.12.31	第 1 阶段 2015.1.1 – 2019.12.31	第 2 阶段 2020.1.1 – 2024.12.31	第 3 阶段 2025.1.1 及以后
散货船	20,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	10,000-20,000 载重吨	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
气体运输船	10,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	2,000-10,000 载重吨	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
液货船	20,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	4,000-20,000 载重吨	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
集装箱船	15,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	10,000-15,000 载重吨	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
杂货船	15,000 载重吨及以上	0	10	15	30
	3,000-15,000 载重吨	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
冷藏货船	5,000 载重吨及以上	0	10	15	30
	3,000-5,000 载重吨	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
兼装船	20,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	4,000-20,000 载重吨	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

表中：* 根据船舶尺寸减小系数在两个值之间取线性插值。较低的减小系数适用于较小的船舶尺寸。

n/a 表示不适用要求的能效设计指数。

3 须按照以下计算参考线值：

参考线值 $= a \times b^{-c}$

式中 a、b 和 c 为表 2 所列参数。

表 2. 用于确定不同船型参考线值的参数

第 2 条所界定的船型	a	b	c
2.25 散货船	961.79	船舶载重吨	0.477
2.26 气体运输船	1120.00	船舶载重吨	0.456
2.27 液货船	1218.80	船舶载重吨	0.488
2.28 集装箱船	174.22	船舶载重吨	0.201
2.29 杂货船	107.48	船舶载重吨	0.216
2.30 冷藏货船	227.01	船舶载重吨	0.244
2.31 兼装船	1219.00	船舶载重吨	0.488

4 如船舶的设计允许其属于表 2 中规定的一类以上船型的定义，则该船的要求的能效设计指数须为最严格的要求值(最低值)。

5 对本条所适用的每艘船舶，所安装的推进动力须不小于在本组织将要制定的导则中界定的恶劣工况下保持船舶操纵性所需要的推进动力。

6 在第 1 阶段开始和第 2 阶段中间，本组织须对技术发展状况进行审议，并且，如证明有必要，修正本条所列的时间段、相关船型的能效设计指数参考线参数和减小系数。

第 22 条

船舶能效管理计划

1 每艘船舶须在船上保存一份具体的船舶能效管理计划。该计划可作为船舶安全管理体系的一部分。

2 制定船舶能效管理计划须考虑到本组织制定的导则。

第 23 条

促进技术合作和关于改进船舶能效的技术转让

1 主管机关须与本组织和其他国际机构合作，直接或通过本组织，向请求技术援助的国家，特别是发展中国家，促进和提供合适的支持。

2 缔约国主管机关须与其他缔约国积极合作，根据其国内法律、法规和政策，促进请求技术援助的国家，特别是发展中国家就有关满足本附则第 4 章，特别是第 19.4 至 19.6 条要求的实施措施方面的技术研发、转让和信息交流。”

23 *在本附则之后新增附录 VIII 如下：*

"附录 VIII

国际能效证书格式

国际能效证书

经.....政府授权，
(缔约国全称)

由.....
(根据本公约规定被授权的主管人员或组织的全称)

根据经第MEPC.203(62)号决议修正的、修正《经1978年议定书修订的<1973年国际防止船舶造成污染公约>》(以下称"本公约")的1997年议定书的规定签发。

船舶资料

船名 .....

船舶编号或呼号 .....

船籍港 .....

总吨位 .....

海事组织编号 .....

兹证明：

1 已按本公约附则VI第5.4条对该船进行了检验；和

2 检验表明，该船符合第20、21和22条的适用要求。

本证书所依据的检验的完成日期：.....(年/月/日)

签发于.....

(证书签发地点)

(年/月/日).....　　.....

(签发日期)　　(经正式授权的发证官员签字)

(主管当局钢印或盖章)

国际能效证书的附件

能效相关的建造记录

注：

1 本记录须永久附于国际能效证书之后。国际能效证书须在船上随时提供。

2 记录须至少使用英文、法文或西班牙文的其中一种语言。如同时使用了发证国的官方语言，则在有争议或分歧时，须以该国官方语言为准。

3 方框内的记入项目，在回答为"是"和"适用"时须填入(×)；或在回答为"否"和"不适用"时须填入(-)。

4 除非另有说明，本记录中所提及的条款系指本公约附则 VI 的条款，所提及决议或通函系指由国际海事组织通过的决议或通函。

1 船舶资料

1.1 船名.....

1.2 海事组织编号.....

1.3 建造合同日期.....

1.4 总吨位.....

1.5 载重吨.....

1.6 船型* .....

2 推进系统

2.1 柴油推进.....□

2.2 柴油电力推进 .....□

2.3 透平推进.....□

2.4 混合推进 .....□

2.5 上述推进以外的推进系统 .....□

---

* 按照第 2 条中规定的定义填写船型。如船舶属于第 2 条中界定的一类以上船型，则应视为要求的能效设计指数为最严格(最低值)的那种船型。如果船舶不属于第 2 条中界定的船型，则填写"第 2 条中界定以外的船型"。

3 达到的能效设计指数

3.1 按照能效设计指数技术案卷中给出的信息(包括达到的能效设计指数的计算过程)计算第20.1条要求的达到的能效设计指数.....□

达到的能效设计指数为：.....克-CO_2/吨-海里

3.2 下列情况不计算达到的能效设计指数：

3.2.1 因其并非第2.23条中所界定的新船从而按照第20.1条免除的船舶 .....□

3.2.2 按照第19.3条免除的推进系统类型 .....□

3.2.3 按照第19.4条船舶主管机关对其免除第20条要求 .....□

3.2.4 按照第20.1条免除的船型 .....□

4 要求的能效设计指数

4.1 要求的能效设计指数为：.....克-CO_2/吨-海里

4.2 下列情况要求的能效设计指数不适用：

4.2.1 因其并非第2.23条中所界定的新船从而按第21.1条免除的船舶.....□

4.2.2 按照第19.3条免除的推进系统类型 .....□

4.2.3 按照第19.4条船舶主管机关对其免除第21条的要求 .....□

4.2.4 按照第21.1条免除的船型 .....□

4.2.5 船舶容量低于第21.2条中表1中最小容量阈值 .....□

5 船舶能效管理计划

5.1 船舶按照第22条携带船舶能效管理计划 .....□

6 能效设计指数技术案卷

6.1 按照第20.1条国际能效证书附有能效设计指数技术案卷 .....□

6.2 能效设计指数技术案卷识别/验证号 .....□

6.3 能效设计指数技术案卷验证日期 .....□

兹证明本记录在各方面均正确无误。

签发于.....
(记录签发地点)

(年/月/日).....　　.....
(签发日期)　　(经正式授权签发本记录的官员签字)

(主管当局钢印或盖章)

RESOLUTION MEPC.203(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

RECOGNIZING that the amendments to Annex VI and inclusion of a new chapter 4 intend to improve energy efficiency for ships through a set of technical performance standards, which would result in reduction of emissions of any substances that originate from fuel oil and its combustion process, including those already controlled by Annex VI,

RECOGNIZING ALSO that adoption of the amendments to Annex VI in no way prejudges the negotiations held in other international fora, such as the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), nor affect the positions of the countries that participate in such negotiations,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI for inclusion of regulations on energy efficiency for ships,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, ship designers, marine diesel engine and equipment manufacturers as well as any other interested groups.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI ON REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS BY INCLUSION OF NEW REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

CHAPTER 1

GENERAL

Regulation 1
Application

1 *The regulation is amended as follows*:

"The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 and 22 of this Annex."

Regulation 2
Definitions

2 *Paragraph 21 is amended as follows*:

"21 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention."

3 *The following is added at the end of regulation 2*:

"For the purpose of chapter 4 of this Annex:

22 "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

23 "New ship" means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

24 "Major Conversion" means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

.1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or

.4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or

.5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 21 of this Annex.

25 "Bulk carrier" means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of SOLAS 74 (as amended), but excluding combination carriers.

26 "Gas carrier" means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

27 "Tanker" in relation to chapter 4 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

28 "Containership" means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

29 "General cargo ship" means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

30 "Refrigerated cargo carrier" means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

31 "Combination carrier" means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.

32 "Passenger ship" means a ship which carries more than 12 passengers.

33 "Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)" means a multi deck roll-on/roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

34 "Ro-ro cargo ship" means a ship designed for the carriage of roll-on/roll-off cargo transportation units.

35 "Ro-ro passenger ship" means a passenger ship with roll-on/roll-off cargo spaces.

36 "Attained EEDI" is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 20 of this Annex.

37 "Required EEDI" is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 21 of this Annex for the specific ship type and size."

CHAPTER 2

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

Regulation 5
Surveys

4 *Paragraph 1 is amended as follows*:

"1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex."

5 *Paragraph 2 is amended as follows*:

"2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 of this Annex are complied with."

6 *A new paragraph 4 is added after existing paragraph 3 as follows*:

"4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account guidelines adopted by the Organization:

.1 An initial survey before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board;

.2 A general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.23 of this Annex;

.3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board; and

.4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 22 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013."

7 *Paragraph 4 is renumbered paragraph 5.*

8 *Paragraph 5 is renumbered paragraph 6.*

Regulation 6
Issue or endorsement of a Certificate

9 *The heading is amended as follows*:

"***Issue or endorsement of Certificates***"

10 *The following sub-heading is added at the beginning of the regulation*:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

11 *Paragraph 2 is amended as follows*:

"2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date."

12 *The following is added at the end of the regulation*:

"International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate."

Regulation 7
Issue of a Certificate by another Party

13 *Paragraph 1 is amended as follows*:

"1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the applicable provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex."

14 *Paragraph 4 is amended as follows*:

"4 No International Air Pollution Prevention Certificate or International Energy Efficiency Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party."

Regulation 8
Form of Certificate

15 *The heading is amended as follows*:

"***Form of Certificates***"

16 *The following subheading is added, and the existing regulation is renumbered as paragraph 1*:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

17 *The following new paragraph 2 is added at the end of the regulation*:

"International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy."

Regulation 9
Duration and Validity of Certificate

18 *The heading is amended as follows*:

"***Duration and Validity of Certificates***"

19 *The following subheading is added at the beginning of the regulation*:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

20 *The following is added at the end of the regulation*:

"International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports."

Regulation 10
Port State Control on Operational Requirements

21 *A new paragraph 5 is added at the end of the regulation as follows*:

"5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection shall be limited to verifying, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board, in accordance with article 5 of the Convention."

22 *A new chapter 4 is added at the end of the Annex as follows*:

"CHAPTER 4

REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

Regulation 19
Application

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.

3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion systems.

4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above from complying with regulations 20 and 21 of this Annex.

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.24 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the

Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20
Attained Energy Efficiency Design Index (Attained EEDI)

1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 each new ship;

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

2 The attained EEDI shall be calculated taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 21
Required EEDI

1 For each:

.1 new ship;

.2 new ship which has undergone a major conversion; and

.3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one of the categories defined in regulations 2.25 to 2.31 of this Annex and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = (1\text{-}X/100) \times \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in Table 1 for the required EEDI compared to the EEDI Reference line.

2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 21.1 with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Table 1. Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI Reference line

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Gas carrier	10,000 DWT and above	0	10	20	30
	2,000 – 10,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Containership	15,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 5,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

n/a means that no required EEDI applies.

3 The Reference line values shall be calculated as follows:

Reference line value = $a \times b^{-c}$

where a, b and c are the parameters given in Table 2.

Table 2. Parameters for determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship	0.477
2.26 Gas carrier	1120.00	DWT of the ship	0.456
2.27 Tanker	1218.80	DWT of the ship	0.488
2.28 Containership	174.22	DWT of the ship	0.201
2.29 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.30 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.31 Combination carrier	1219.00	DWT of the ship	0.488

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of Phase 1 and at the midpoint of Phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 22
Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS).

2 The SEEMP shall be developed taking into account guidelines adopted by the Organization.

Regulation 23
Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships

1 Administrations shall, in co-operation with the Organization and other international bodies, promote and provide, as appropriate, support directly or through the Organization to States, especially developing States, that request technical assistance.

2 The Administration of a Party shall co-operate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6."

23 *A new appendix VIII is added at the end of the Annex as follows*:

"APPENDIX VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(Full designation of the Party)

by .....
(Full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

IMO Number .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

Completion date of survey on which this Certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy): .....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Supplement to the International Energy Efficiency Certificate (IEE Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

Notes:

1 This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.

2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.

4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 IMO number .....

1.3 Date of building contract .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Deadweight .....

1.6 Type of ship* .....

2 Propulsion system

2.1 Diesel propulsion ..... ☐

2.2 Diesel-electric propulsion ..... ☐

2.3 Turbine propulsion ..... ☐

2.4 Hybrid propulsion ..... ☐

2.5 Propulsion system other than any of the above ..... ☐

---

* Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

3.1 The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file which also shows the process of calculating the Attained EEDI. .... ☐

The Attained EEDI is: ..... grams-CO_2/tonne-mile

3.2 The Attained EEDI is not calculated as:

3.2.1 the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23 ..... ☐

3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 .... ☐

3.2.3 the requirement of regulation 20 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ..... ☐

3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 20.1 ..... ☐

4 Required EEDI

4.1 Required EEDI is: ..... grams-CO_2/tonne-mile

4.2 The required EEDI is not applicable as:

4.2.1 the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23 ..... ☐

4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 .... ☐

4.2.3 the requirement of regulation 21 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ..... ☐

4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 21.1 ..... ☐

4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2 .... ☐

5 Ship Energy Efficiency Management Plan

5.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22 ..... ☐

6 EEDI technical file

6.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1 ..... ☐

6.2 The EEDI technical file identification/verification number .....

6.3 The EEDI technical file verification date .....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy): ....
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)"

RÉSOLUTION MEPC.203(62)

adoptée le 15 juillet 2011

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

(Inclusion de règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL)

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin ("le Comité") aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers,

NOTANT l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la "Convention de 1973"), l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le "Protocole de 1978") et l'article 4 du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommé le "Protocole de 1997"), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1997 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997,

NOTANT AUSSI que, par le biais du Protocole de 1997, il a été ajouté à la Convention de 1973 une nouvelle Annexe VI intitulée "Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires" (ci-après dénommée "Annexe VI"),

NOTANT EN OUTRE que l'Annexe VI révisée a été adoptée par la résolution MEPC.176(58) et est entrée en vigueur le 1er juillet 2010,

RECONNAISSANT que le projet d'amendements au chapitre 4 de l'Annexe VI vise à améliorer le rendement énergétique des navires en établissant une série de normes de performance techniques qui devraient aboutir à une réduction des émissions des substances provenant du fuel-oil ou résultant de sa combustion, y compris de celles qui sont déjà réglementées par l'Annexe VI,

RECONNAISSANT AUSSI que l'adoption de ces amendements à l'Annexe VI ne préjuge aucunement des négociations qui ont lieu au sein d'autres instances, telles que la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ni ne compromet les positions des pays qui participent à ces négociations,

AYANT EXAMINÉ le projet d'amendements à l'Annexe VI révisée visant à y ajouter des règles relatives au rendement énergétique des navires,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe VI dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le [1er juillet 2012], à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent des objections contre ces amendements;

3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le [1er janvier 2013] lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé;

5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997; et

6. INVITE AUSSI les Parties à l'Annexe VI de MARPOL et les autres Gouvernements Membres à porter ces amendements à l'Annexe VI de MARPOL à l'attention des propriétaires, exploitants, constructeurs et concepteurs de navires, des fabricants de moteurs diesel marins et de matériel et de tous autres groupes intéressés.

ANNEXE

PROJET D'AMENDEMENTS AUX RÈGLES DE L'ANNEXE VI RÉVISÉE DE MARPOL RELATIVES AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

CHAPITRE 1

GÉNÉRALITÉS

Règle 1

Application

1 *La règle est modifiée comme suit :*

"Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des règles 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente Annexe."

Règle 2

Définitions

2 *Le paragraphe 21 est modifié comme suit :*

"21 *Navire-citerne*, dans le contexte de la règle 15 de la présente Annexe, désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention."

3 *Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle 2 :*

"Aux fins du chapitre 4 de la présente Annexe :

22 "Navire existant" désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

23 "Navire neuf" désigne un navire :

.1 dont le contrat de construction est passé le 1er janvier 2013 ou après cette date; ou

.2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2013 ou après cette date; ou

.3 dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2015 ou après cette date.

24 "Transformation importante" dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe désigne la transformation d'un navire qui :

.1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur; ou

.2 change le type du navire; ou

.3 vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou

.4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant; ou

.5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à la règle 21 de la présente Annexe, qui lui est applicable.

25 "Vraquier" désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la Convention SOLAS de 1974 (telle que modifiée), à l'exception des transporteurs mixtes.

26 "Transporteur de gaz" désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit.

27 "Navire-citerne" dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques ou un navire-citerne NLS tels que définis à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention.

28 "Porte-conteneurs" désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et sur le pont.

29 "Navire pour marchandises diverses" désigne un navire à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. Cette définition ne comprend pas les navires à cargaisons sèches qui ne sont pas inclus dans le calcul des lignes de référence applicables aux navires pour marchandises diverses, à savoir les transporteurs de bétail, les navires porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.

30 "Transporteur de cargaisons réfrigérées" désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.

31 "Transporteur mixte" désigne un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd.

32 "Navire à passagers" désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.

33 "Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)" désigne un navire à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.

34 "Navire roulier à cargaisons" désigne un navire qui est conçu pour transporter des engins de transport.

35 "Navire roulier à passagers" désigne un navire à passagers doté d'espaces rouliers.

36 "EEDI obtenu" désigne la valeur de l'EEDI effectivement obtenue par un navire donné, telle que vérifiée conformément à la règle 20 de la présente Annexe.

37 "EEDI requis" désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par la règle 21 de la présente Annexe pour le type et la taille du navire donné."

CHAPITRE 2

VISITES, DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS ET MESURES DE CONTRÔLE

Règle 5

Visites

4 *Le paragraphe 1 est modifié comme suit :*

"1 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doit, aux fins de garantir le respect des prescriptions du chapitre 3 de la présente Annexe, être soumis aux visites spécifiées ci-après :

.1 une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe;

.2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque la règle 9.2, 9.5, 9.6 ou 9.7 de la présente Annexe s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe;

.3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe;

.4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 de la présente règle, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 5 de la présente règle et qu'ils

restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe; et

.5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 5 de la présente règle ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 6 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du chapitre 3 de la présente Annexe."

5 *Le paragraphe 2 est modifié comme suit :*

"2 Dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe."

6 *Un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit, est ajouté à la suite du paragraphe 3 :*

"4 Tout navire auquel s'applique le chapitre 4 de la présente Annexe doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation :

.1 une visite initiale avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe et que le SEEMP prescrit par la règle 22 de la présente Annexe se trouve à bord;

.2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, après la transformation importante d'un navire auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de la règle 21 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions du paragraphe 23 de la règle 2 de la présente Annexe;

.3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, l'Administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire. Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de la règle 21 de la

présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation importante. La visite doit permettre de vérifier aussi que le SEEMP prescrit par la règle 22 de la présente Annexe se trouve à bord; et

.4 pour les navires existants, la vérification de la présence à bord d'un SEEMP, conformément à la règle 22 de la présente Annexe, doit être effectuée lors de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement, quelle que soit celle qui intervient en premier, prévues au paragraphe 1 de la présente règle, le 1er janvier 2013 ou après cette date."

7 *Le paragraphe 4 est renuméroté en paragraphe 5.*

8 *Le paragraphe 5 est renuméroté en paragraphe 6.*

Règle 6

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa

9 *Le titre est modifié comme suit :*

"Délivrance des certificats ou apposition d'un visa"

10 *Le sous-titre suivant est ajouté au début de la règle :*

"Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère"

11 *Le paragraphe 2 est modifié comme suit :*

"2 Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à un navire construit avant la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe à l'égard de l'Administration de ce navire, conformément au paragraphe 1 de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date de cette entrée en vigueur, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après cette date."

12 *Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle :*

"Certificat international relatif au rendement énergétique

4 Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la règle 5 de la présente Annexe, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.

5 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat."

Règle 7

Délivrance d'un certificat par une autre Partie

13 *Le paragraphe 1 est modifié comme suit :*

"1 Une Partie peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions applicables de la présente Annexe sont observées, elle délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou un Certificat international relatif au rendement énergétique ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur ces certificats du navire, conformément à la présente Annexe."

14 *Le paragraphe 4 est modifié comme suit :*

"4 Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ni de Certificat international relatif au rendement énergétique à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas une Partie."

Règle 8

Présentation du Certificat

15 *Le titre est modifié comme suit :*

"Présentation du Certificat"

16 Un en-tête secondaire est ajouté comme suit, et la règle actuelle est renumérotée pour devenir le paragraphe 1 :

"Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère"

17 *Un nouveau paragraphe est ajouté à la fin de la règle, comme suit :*

"Certificat international relatif au rendement énergétique

2 Le Certificat international relatif au rendement énergétique doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice VIII de la présente Annexe et doit être rédigé en anglais, en espagnol ou en français, au moins. S'il est établi aussi dans une langue officielle du pays qui le délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence."

Règle 9

Durée et validité du Certificat

18 *Le titre est modifié comme suit :*

"Durée et validité des Certificats"

19 *Le sous-titre suivant est ajouté au début de la règle :*

"Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère"

20 *Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle :*

"Certificat international relatif au rendement énergétique

10 Le Certificat international relatif au rendement énergétique reste valable tout au long de la durée de vie du navire sous réserve des dispositions du paragraphe 11 ci-dessous.

11 Un certificat international relatif au rendement énergétique délivré en vertu de la présente Annexe cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

.1 si le navire est retiré du service ou si un nouveau certificat lui est délivré à l'issue d'une transformation importante; ou

.2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Administration, dès que possible, des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant."

Règle 10

Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port

21 *Un nouveau paragraphe, libellé comme suit, est ajouté à la fin de la règle :*

"5 Dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe, toute inspection par l'État du port doit se limiter à vérifier, lorsqu'il y a lieu, qu'un certificat international relatif au rendement énergétique se trouve à bord, conformément à l'article 5 de la Convention".

22 *Un nouveau chapitre 4 est ajouté à la fin de l'Annexe, comme suit :*

"CHAPITRE 4

RÈGLES RELATIVES AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

Règle 19

Application

1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400.

2 Les dispositions du chapitre 4 ne s'appliquent pas :

.1 aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec les prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.

3 Les règles 20 et 21 de la présente Annexe ne s'appliquent pas aux navires équipés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride.

4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Administration peut dispenser un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 de l'obligation de satisfaire aux règles 20 et 21 de la présente Annexe.

5 Les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 :

.1 dont le contrat de construction est passé le 1er janvier 2017 ou après cette date; ou

.2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2017 ou après cette date; ou

.3 dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2019 ou après cette date; ou

.4 dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à la règle 2.24 de la présente Annexe, intervenue le 1er janvier 2017 ou après cette date, et dans lequel les règles 5.4.2 et 5.4.3 de la présente Annexe s'appliquent.

6 L'Administration d'une Partie à la présente Convention qui accepte que le paragraphe 4 soit appliqué, ou qui en suspend, en cesse ou en refuse l'application, à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement en communiquer les détails à l'Organisation, qui en informe les Parties au présent Protocole.

Règle 20

Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)

1 L'EEDI obtenu doit être calculé pour :

.1 chaque navire neuf;

.2 chaque navire neuf qui a subi une transformation importante; et

.3 chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit,

qui appartient à l'une des catégories mentionnées aux règles 2.25 à 2.35 de la présente Annexe. L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire, indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle.

2 L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Règle 21

EEDI requis

1 Pour chaque :

.1 navire neuf;

.2 navire neuf qui a subi une transformation importante; et

.3 navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit,

qui appartient à l'une des catégories définies aux paragraphes 25 à 31 de la règle 2 de la présente Annexe et auquel le présent chapitre est applicable, l'EEDI obtenu doit être tel que :

$$\text{EEDI obtenu} \leq \text{EEDI requis} = (1 - X/100) \times \text{valeur de référence}$$

X étant le facteur de réduction indiqué dans le tableau 1 pour l'EEDI requis par rapport à la ligne de référence de l'EEDI.

2 Pour chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit, l'EEDI obtenu doit être calculé et doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 21.1 avec la facteur de réduction applicable correspondant au type de navire et aux dimensions du navire transformé à la date du contrat de transformation ou, en l'absence de tout contrat, à la date à laquelle la transformation a commencé.

Tableau 1 - Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEDI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI

Type de navire	Taille	Phase 0 [1er janv. 2013 – 31 déc. 2014]	Phase 1 [1er janv.2015 - 31 déc. 2019]	Phase 2 [1er janv.2020 - 31 déc. 2024]	Phase 3 [1er janv.2025 et au-delà]
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Transporteur de gaz	10 000 tpl et plus	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Porte-conteneurs	15 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 tpl	s.o.	0-10*	0-15*	0-30*
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 tpl	s.o.	0-10*	0-15*	0-30*
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*

* Le facteur de réduction doit être déterminé par interpolation linéaire entre les deux valeurs en fonction de la taille du navire. La plus faible valeur du facteur de réduction est appliquée au navire de plus petites dimensions.

"s.o." signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable.

3 Les valeurs de la ligne de référence doivent être calculées comme suit :

Valeur de la ligne de référence = $a \times b^{-c}$

a, b et c étant les paramètres indiqués dans le tableau 2.

Tableau 2 - Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires

Type de navire défini dans la règle 1	a	b	c
2.25 Vraquier	961.79	Port en lourd du navire	0.477
2.26 Transporteur de gaz	1 120.00	Port en lourd du navire	0.456
2.27 Navire-citerne	1 218.80	Port en lourd du navire	0.488
2.28 Porte-conteneurs	174.22	Port en lourd du navire	0.201
2.29 Navire pour marchandises diverses	107.48	Port en lourd du navire	0.216
2.30 Transporteur de cargaisons réfrigérées	227.01	Port en lourd du navire	0.244
2.31 Transporteur mixte	1 219.00	Port en lourd du navire	0.488

4 Si, de par sa conception, un navire peut relever de plus d'une des définitions de types de navire indiquées au tableau 2, l'EEDI requis du navire doit être l'EEDI requis le plus rigoureux (le plus bas).

5 Pour chaque navire auquel la présente règle s'applique, la puissance de propulsion installée de chaque navire auquel s'applique la présente règle ne doit pas être inférieure à la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manœuvre dans des conditions défavorables, telle que définie dans les directives que doit élaborer l'Organisation.

6 Au début de la phase 1 et au milieu de la phase 2, l'Organisation doit examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avère nécessaire, modifier la durée, les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction spécifiés dans la présente règle.

Règle 22

Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)

1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.

2 Le SEEMP doit être élaboré compte tenu des directives adoptées par l'Organisation.

Règle 23

Promotion de la coopération technique et transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires

1 Les Administrations, en coopération avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, favorisent et fournissent, selon le cas, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation, un appui aux États et, en particulier, aux États en développement qui sollicitent une assistance technique.

2 L'Administration d'une Partie coopère activement avec d'autres Parties, sous réserve de sa législation, sa réglementation et sa politique nationale, en vue de promouvoir le développement et le transfert de technologies et l'échange de renseignements lorsque des États et, en particulier, les États en développement, sollicitent une assistante technique aux fins d'appliquer les mesures nécessaires

pour satisfaire aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe, en particulier aux paragraphes 4 à 6 de la règle 19."

23 *Un nouvel appendice VIII, libellé comme suit, est ajouté à la fin de l'Annexe :*

"APPENDICE VIII

Modèle de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE)

CERTIFICAT INTERNATIONAL RELATIF AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié par la résolution MEPC 203(62), modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), sous l'autorité du Gouvernement :

.....
(Nom officiel complet du pays)

par .....
(Titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Numéro OMI .....

IL EST CERTIFIÉ :

1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 5.4 de la Convention; et

2 qu'à l'issue de cette visite, il a été constaté que le navire satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables des règles 20, 21 et 22.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré :

.....(jj/mm/aaaa)

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du Certificat)

Le (jj/mm/aaaa) ....
(Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)

Supplément au Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE)

FICHE DE CONSTRUCTION RELATIVE AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Notes :

1 La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IEE. Le Certificat IEE doit se trouver en permanence à bord du navire.

2 La fiche doit être rédigée en anglais, en français ou en espagnol, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle du pays qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

3 Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est "oui" ou "applicable" et le symbole (-) lorsque la réponse est "non" ou "non applicable", selon le cas.

4 Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe VI de la Convention et les résolutions ou circulaires sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

1 Caractéristiques du navire

1.1 Nom du navire .....

1.2 Numéro OMI .....

1.3 Date du contrat de construction .....

1.4 Jauge brute .....

1.5 Port en lourd .....

1.6 Type de navire* .....

2 Type de systèmes de propulsion

2.1 Propulsion diesel ..... ☐

2.2 Propulsion diesel-électrique ..... ☐

2.3 Propulsion à turbine ..... ☐

2.4 Propulsion hybride ..... ☐

2.5 Système de propulsion autre que ceux qui sont mentionnés ci-dessus ..... ☐

---

* Indiquer le type de navire compte tenu des définitions énoncées dans la règle 2. Les navires assimilables à plus d'un des types de navires définis dans la règle 2 devraient être considérés comme appartenant au type de navire ayant l'EEDI requis le plus strict (le plus faible). Si le navire n'est assimilable à aucun des types de navires définis dans la règle 2, indiquez "Navire autre qu'un des types de navires définis dans la règle 2".

3 Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI)

3.1 Conformément à la règle 20.1, l'EEDI obtenu est calculé sur la base des renseignements figurant dans le dossier technique, lequel montre également la manière de calculer l'EEDI obtenu. ..... ☐

L'EEDI obtenu est : ..... g-CO_2/tonne-mille

3.2 L'EEDI obtenu n'est pas calculé pour les raisons suivantes :

3.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 20.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 20.1 ..... ☐

3.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3 ..... ☐

3.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 20 par son Administration, conformément à la règle 19.4 ..... ☐

3.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 20.1 ..... ☐

4 EEDI requis

4.1 L'EEDI requis est ..... g-CO_2/tonne-mille

4.2 L'EEDI requis n'est pas applicable pour les raisons suivantes :

4.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 21.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.23 ..... ☐

4.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3..... ☐

4.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 21 par son Administration, conformément à la règle 19.4..... ☐

4.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 21.1..... ☐

4.2.5 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimal indiqué au tableau 1 de la règle 21.2..... ☐

5 Plan de gestion du rendement énergétique du navire

5.1 Le navire est pourvu d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire conforme à la règle 22 ..... ☐

6 Dossier technique sur l'EEDI

6.1 Le dossier technique sur l'EEDI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 20.1..... ☐

6.2 Identification/numéro de vérification du dossier technique .....

6.3 Date de vérification du dossier technique .....

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le (jj/mm/aaaa) ....
(Date de délivrance) (Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre la fiche)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)"

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.203(62)

Принята 15 июля 2011 года

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

(Включение правил энергоэффективности для судов в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года»), статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года») и статью 4 Протокола 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемого «Протокол 1997 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1997 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной протоколами 1978 и 1997 годов,

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

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что пересмотренное Приложение VI было одобрено резолюцией МЕРС.176(58) и вступило в силу 1 июля 2010 года,

ПРИЗНАВАЯ, что поправки к Приложению VI и включение новой главы 4 преследуют целью повышение энергоэффективности судов посредством комплекта технических эксплуатационных требований, которые приведут к сокращению выбросов любых веществ, которые выделяются из жидкого топлива и в процессе его сгорания, включая вещества, уже регулируемые Приложением VI,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что одобрение поправок к Приложению VI никоим образом не предрешает переговоры, проводимые в рамках других международных форумов, таких, как Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), и не затрагивает позиции стран, которые участвуют в таких переговорах,

РАССМОТРЕВ проект поправок к пересмотренному Приложению VI для включения правил энергоэффективности для судов,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению VI, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2012 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2013 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам Конвенции 1973 года, измененной протоколами 1978 и 1997 годов, заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции 1973 года, измененной протоколами 1978 и 1997 годов, копии настоящей резолюции и приложения к ней; и

6. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и другим правительствам-членам довести поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ до сведения собственников, операторов судов, судостроителей, проектировщиков судов, изготовителей судовых дизельных двигателей и оборудования, а также любых других заинтересованных групп.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРАВИЛ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ С СУДОВ ПУТЕМ ВКЛЮЧЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛЯ СУДОВ

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1
Применение

1 *Правило изменяется следующим образом*:

«Положения настоящего Приложения применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное в правилах 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 и 22 настоящего Приложения.».

Правило 2
Определения

2 *Пункт 21 изменяется следующим образом*:

«21 *Танкер* в отношении правила 15 настоящего Приложения означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 Приложения I к настоящей Конвенции, или танкер-химовоз, как он определен в правиле 1 Приложения II к настоящей Конвенции.».

3 *В конце правила 2 добавляется следующее*:

«Для целей главы 4 настоящего Приложения:

22 «Существующее судно» означает судно, не являющееся новым судном.

23 «Новое судно» означает судно:

.1 контракт на постройку которого заключен 1 января 2013 года или после этой даты; или

.2 при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки 1 июля 2013 года или после этой даты; или

.3 поставка которого осуществляется 1 июля 2015 года или после этой даты.

24 «Значительное переоборудование» означает в отношении главы 4 настоящего Приложения переоборудование судна:

.1 которое существенно изменяет размерения, грузовместимость или мощность двигателя судна; или

.2 которое изменяет тип судна; или

.3 цель которого, по мнению Администрации, заключается в значительном продлении срока службы судна; или

.4 которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что, если бы оно являлось новым судном, оно подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как к существующему судну; или

.5 которое существенно изменяет энергоэффективность судна и включает любые модификации, которые могут привести к тому, что оно будет превышать применимый требуемый ККЭЭ, изложенный в правиле 21 настоящего Приложения.

25 «Навалочное судно» означает судно, предназначенное в первую очередь для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы, как оно определено в правиле 1 главы XII Конвенции СОЛАС 1974 года (с поправками), но исключая комбинированные суда.

26 «Газовоз» означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа.

27 «Танкер» в отношении главы 4 настоящего Приложения означает нефтяной танкер, как он определен в правиле 1 Приложения I к настоящей Конвенции, или танкер-химовоз, или танкер для ВЖВ, как они определены в правиле 1 Приложения II к настоящей Конвенции.

28 «Контейнеровоз» означает судно, предназначенное исключительно для перевозки контейнеров в трюмах и на палубе.

29 «Судно для перевозки генеральных грузов» означает судно с многопалубным или однопалубным корпусом, предназначенное главным образом для перевозки генерального груза. В настоящее определение не входят специализированные сухогрузные суда, которые не включены в расчеты базовых линий в отношении судов для перевозки генеральных грузов, а именно суда для перевозки скота, баржевозы, суда для перевозки тяжеловесных грузов, суда для перевозки яхт, суда для перевозки ядерного топлива.

30 «Рефрижераторное судно» означает судно, предназначенное исключительно для перевозки рефрижераторных грузов в трюмах.

31 «Комбинированное судно» означает судно, предназначенное для использования 100% дедвейта как жидкими наливными, так и сухими навалочными грузами.

32 «Пассажирское судно» означает судно, которое перевозит более 12 пассажиров.

33 «Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств)» означает многопалубное грузовое судно с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенное для перевозки пустых легковых и грузовых автомобилей.

34 «Грузовое судно ро-ро» означает судно, предназначенное для перевозки грузовых транспортных единиц с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

35 «Пассажирское судно ро-ро» означает пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

36 «Достижимый ККЭЭ» есть величина ККЭЭ, достигнутая отдельным судном в соответствии с правилом 20 настоящего Приложения.

37 «Требуемый ККЭЭ» есть максимальная величина достижимого ККЭЭ, которая допускается правилом 21 настоящего Приложения для судов определенного типа и размера.».

ГЛАВА 2

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ И СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ

Правило 5
Освидетельствования

4 *Пункт 1 изменяется следующим образом*:

«1 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более, а также каждая стационарная и плавучая буровая установка и другие платформы для обеспечения соблюдения требований главы 3 настоящего Приложения подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого правилом 6 настоящего Приложения. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям главы 3 настоящего Приложения;

.2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимы правила 9.2, 9.5, 9.6 или 9.7 настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям главы 3 настоящего Приложения;

.3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1.4 настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и приспособления полностью

удовлетворяют применимым к ним требованиям главы 3 настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выданном в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения;

.4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты свидетельства, включая общую проверку оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в пункте 1.1 настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с пунктом 5 настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выданном в соответствии с правилом 6 или 7 настоящего Приложения; и

.5 дополнительному общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно проводиться каждый раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена, предписанные в пункте 5 настоящего правила, или после ремонта в результате обследований, предписанных в пункте 6 настоящего правила. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материалы и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям главы 3 настоящего Приложения.».

5 *Пункт 2 изменяется следующим образом*:

«2 В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принять надлежащие меры для обеспечения выполнения тех положений главы 3 настоящего Приложения, которые к ним применимы.».

6 *После существующего пункта 3 добавляется следующий новый пункт 4*:

«4 Суда, к которым применяется глава 4 настоящего Приложения, также подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям, принимая во внимание руководство, принятое Организацией:

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Международного свидетельства об энергоэффективности. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ судна соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения и что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 22 настоящего Приложения;

.2 общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, после значительного переоборудования судна, к которому применяется настоящее правило. Освидетельство-вание проводится, чтобы удостовериться, что

достижимый ККЭЭ пересчитывается, как это необходимо, и удовлетворяет требованию правила 21 настоящего Приложения, причем редукционный коэффициент применяется к типу и размеру переоборудованного судна на стадии, соответствующей дате заключения контракта или закладки киля, или поставки, установленных для первоначального судна в соответствии с правилом 2.23 настоящего Приложения;

.3 в случаях, когда значительное переоборудование нового или существующего судна является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, Администрация устанавливает необходимость первоначального освидетельствования в отношении достижимого ККЭЭ. Такое освидетельствование, если его необходимость установлена, проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ вычисляется и удовлетворяет требованию правила 21 настоящего Приложения, причем применимый редукционный коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования. Освидетельствование также проводится, чтобы проверить, что на судне имеется ПУЭС, требуемый правилом 22 настоящего Приложения; и

.4 для существующих судов проверка требования относительно наличия на судне ПУЭС в соответствии с правилом 22 настоящего Приложения проводится во время первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, указанных в пункте 1 настоящего правила, в зависимости от того, какое освидетельствование проводится первым, 1 января 2013 года или после этой даты.».

7 *Пункт 4 перенумеровывается в пункт 5.*

8 *Пункт 5 перенумеровывается в пункт 6.*

Правило 6
Выдача и подтверждение Свидетельства

9 *Заголовок изменяется следующим образом*:

«***Выдача и подтверждение свидетельств***».

10 *В начале правила добавляется следующий подзаголовок*:

«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды».

11 *Пункт 2 изменяется следующим образом*:

«2 Судну, построенному до даты вступления настоящего Приложения в силу для Администрации этого судна, выдается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды в соответствии с пунктом 1 настоящего правила не позднее первого планового докования после даты этого вступления в силу, но ни в коем случае не позднее чем через три года после этой даты.».

12 *В конце правила добавляется следующее*:

«Международное свидетельство об энергоэффективности

4 Международное свидетельство об энергоэффективности судна выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 5.4 настоящего Приложения любому судну валовой вместимостью 400 и более, до того как судно сможет совершать рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон.

5 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо любой организацией, должным образом ею уполномоченной. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.».

Правило 7
Выдача Свидетельства другой Стороной

13 *Пункт 1 изменяется следующим образом*:

«1 Сторона может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или уполномочивает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды или Международное свидетельство об энергоэффективности, а в соответствующих случаях подтверждает или уполномочивает подтвердить эти имеющиеся на судне свидетельства в соответствии с настоящим Приложением.».

14 *Пункт 4 изменяется следующим образом*:

«4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды или Международное свидетельство об энергоэффективности не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной.».

Правило 8
Форма Свидетельства

15 *Заголовок изменяется следующим образом*:

«***Форма свидетельств***».

16 *Добавляется нижеследующий подзаголовок, и текст существующего правила становится пунктом 1*:

«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды».

17 *В конце правила добавляется следующий новый пункт 2*:

«Международное свидетельство об энергоэффективности

2 Международное свидетельство об энергоэффективности составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении VIII к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском,

испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей Стороны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.».

Правило 9
Срок действия и действительность Свидетельства

18 *Заголовок изменяется следующим образом*:

«Срок действия и действительность свидетельств».

19 *В начале правила добавляется следующий подзаголовок*:

«Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды».

20 *В конце правила добавляется следующее*:

«Международное свидетельство об энергоэффективности

10 Международное свидетельство об энергоэффективности действительно в течение срока службы судна с учетом положений пункта 11, ниже.

11 Международное свидетельство об энергоэффективности, выданное на основании настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

.1 если судно выведено из эксплуатации или если выдано новое Свидетельство после значительного переоборудования судна; или

.2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям главы 4 настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, – копии соответствующих актов об освидетельствовании.».

Правило 10
Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

21 *В конце правила добавляется следующий новый пункт 5*:

«5 В отношении главы 4 настоящего Приложения любая проверка государством порта ограничивается проверкой, если необходимо, того, что на судне имеется действительное Международное свидетельство об энергоэффективности в соответствии со статьей 5 Конвенции.».

22 *В конце Приложения добавляется следующая новая глава 4:*

«ГЛАВА 4

ПРАВИЛА ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛЯ СУДОВ

Правило 19
Применение

1 Настоящая глава применяется ко всем судам валовой вместимостью 400 и более.

2 Положения настоящей главы не применяются:

.1 к судам, совершающим рейсы только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать. Однако каждая Сторона путем принятия надлежащих мер должна обеспечивать, чтобы такие суда строились и действовали в соответствии с требованиями главы 4 настоящего Приложения, насколько это разумно и практически выполнимо.

3 Правила 20 и 21 настоящего Приложения не применяются к судам с дизель-электрическими, турбинными или гибридными гребными установками.

4 Несмотря на положения пункта 1 настоящего правила, Администрация может освободить судно валовой вместимостью 400 и более от выполнения требования относительно соответствия правилам 20 и 21 настоящего Приложения.

5 Положение пункта 4 настоящего правила не применяется к судам валовой вместимостью 400 и более:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 года или после этой даты; или

.2 при отсутствии контракта на постройку, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или

.3 поставка которых осуществляется 1 июля 2019 года или после этой даты; или

.4 в случаях значительного переоборудования нового или существующего судна, как оно определено в правиле 2.24 настоящего Приложения, 1 января 2017 года или после этой даты, а также в случаях применения правил 5.4.2 и 5.4.3 настоящего Приложения.

6 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая допускает применение пункта 4 либо приостанавливает, отменяет применение этого пункта к судну, имеющему право плавать под ее флагом, или отказывает в этом применении, незамедлительно сообщает

Организации для рассылки Сторонам настоящего Протокола сведения об этом для их информирования.

Правило 20
Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (достижимый ККЭЭ)

1 Достижимый ККЭЭ вычисляется:

.1 для каждого нового судна;

.2 для каждого нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и

.3 для каждого нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна,

подпадающего под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.25–2.35 настоящего Приложения. Достижимый ККЭЭ является конкретным для каждого судна и указывает предполагаемые эксплуатационные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности, а также сопровождается технической документацией по ККЭЭ, в которой содержится информация, необходимая для вычисления достижимого ККЭЭ, и в которой указан процесс вычисления. Достижимый ККЭЭ проверяется на основании технической документации по ККЭЭ либо Администрацией, либо любой организацией, должным образом уполномоченной ею.

2 Достижимый ККЭЭ вычисляется, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правило 21
Требуемый ККЭЭ

1 Для каждого:

.1 нового судна;

.2 нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и

.3 нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна,

которое подпадает под одну из категорий, определенных в правилах 2.25–2.31 настоящего Приложения, и к которому применяется настоящая глава, достижимый ККЭЭ должен быть следующим:

Достижимый ККЭЭ ≤ требуемый ККЭЭ = (1-X/100) × величина базовой линии,

где X – редукционный коэффициент, указанный в таблице 1, для требуемого ККЭЭ по сравнению с базовой линией ККЭЭ.

2 Для каждого нового и существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, достижимый ККЭЭ должен вычисляться и отвечать требованию пункта 21.1, причем применимый редукционный коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования.

Таблица 1. Редукционные коэффициенты (в процентах) для ККЭЭ по отношению к базовой линии ККЭЭ

Тип судна	Размеры (дедвейт)	Этап 0 1 января 2013 года – 31 декабря 2014 года	Этап 1 1 января 2015 года – 31 декабря 2019 года	Этап 2 1 января 2020 года – 31 декабря 2024 года	Этап 3 1 января 2025 года и далее
Навалочное судно	20 000 т и более	0	10	20	30
	10 000–20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Газовоз	10 000 т и более	0	10	20	30
	2 000–10 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Танкер	20 000 т и более	0	10	20	30
	4 000–20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Контейнеровоз	15 000 т и более	0	10	20	30
	10 000–15 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*
Суда для перевозки генеральных грузов	15 000 т и более	0	10	15	30
	3 000–15 000 т	не применимо	0-10*	0-15*	0-30*
Рефрижераторное судно	5 000 т и более	0	10	15	30
	3 000–5 000 т	не применимо	0-10*	0-15*	0-30*
Комбинированное судно	20 000 т и более	0	10	20	30
	4 000–20 000 т	не применимо	0-10*	0-20*	0-30*

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

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

3 Значения базовой линии рассчитываются следующим образом:

Значение базовой линии = $a \times b^{-c}$,

где a, b и c – параметры, приведенные в таблице 2.

Таблица 2. Параметры для определения базовых линий для судов различных типов

Тип судна, определенный в правиле 2	**a**	**b**	**c**
2.25 Навалочное судно	961,79	дедвейт судна	0,477
2.26 Газовоз	1120,00	дедвейт судна	0,456
2.27 Танкер	1218,80	дедвейт судна	0,488
2.28 Контейнеровоз	174,22	дедвейт судна	0,201
2.29 Судно для перевозки генеральных грузов	107,48	дедвейт судна	0,216
2.30 Рефрижераторное судно	227,01	дедвейт судна	0,244
2.31 Комбинированное судно	1219,00	дедвейт судна	0,488

4 Если конструкция судна допускает его включение более чем в одно из определений типов судов, указанных в таблице 2, требуемый ККЭЭ для судна должен быть наиболее жестким (наименьшим) требуемым ККЭЭ.

5 Для каждого судна, к которому применяется настоящее правило, установленная мощность для сообщения судну движения должна быть не менее мощности для сообщения судну движения, необходимой для поддержания маневренности судна в неблагоприятных условиях, как определено в руководстве, которое будет разработано Организацией.

6 В начале этапа 1 и в середине этапа 2 Организация проводит обзор состояния технологических разработок и, если это окажется необходимым, изменяет периоды времени, параметры базовых линий ККЭЭ для соответствующих типов судов и степени редуцирования, изложенные в настоящем правиле.

Правило 22
План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС)

1 На каждом судне должен иметься конкретный для данного судна План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС). Он может являться частью судовой Системы управления безопасностью (СУБ).

2 ПУЭС должен разрабатываться, принимая во внимание руководство, принятое Организацией.

Правило 23
Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологии, относящихся к повышению энергоэффективности судов

1 Администрация, в сотрудничестве с Организацией и другими международными органами, оказывает содействие непосредственно или через Организацию государствам, особенно развивающимся государствам, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, и оказывают им поддержку.

2 Администрация Стороны осуществляет активное сотрудничество с другими Сторонами с учетом своих национальных законов, правил и политики для содействия разработке и передаче технологии, а также обмену информацией с государствами, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, в частности развивающимися государствами, в отношении осуществления мер по выполнению требований главы 4 настоящего Приложения, в частности правил 19.4–19.6.».

23 *В конце Приложения добавляется следующее новое дополнение VIII*:

«ДОПОЛНЕНИЕ VIII

Форма Международного свидетельства об энергоэффективности (Свидетельство IEE)

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, внесенными резолюцией MEPC.203(62), об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию правительства:

.....

(Полное название Стороны)

.....

(Полное название компетентного лица или организации, уполномоченных на основании положений Конвенции)

Сведения о судне

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Порт регистрации .....

Валовая вместимость .....

Номер ИМО .....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5.4 Приложения VI к Конвенции; и

2 что освидетельствованием установлено, что судно отвечает применимым требованиям правила 20, правила 21 и правила 22.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее Свидетельство: ..... (дд.мм.гггг)

Выдано в .....
(Место выдачи Свидетельства)

(дд.мм.гггг): .....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

Добавление к Международному свидетельству об энергоэффективности (Свидетельство IEE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ, ОТНОСЯЩЕЙСЯ К ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Примечания:

1 Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IEE. Свидетельство IEE должно постоянно находиться на судне.

2 Описание должно быть составлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей Стороны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

3 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака (x) для ответов «да» и «применяется» или знака (-) для ответов «нет» и «не применяется», в зависимости от случая.

4 Если не установлено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами – те, которые приняты Международной морской организацией.

1 Сведения о судне

1.1 Название судна .....

1.2 Номер ИМО .....

1.3 Дата заключения контракта на постройку .....

1.4 Валовая вместимость .....

1.5 Дедвейт .....

1.6 Тип судна* .....

2 Гребная установка

2.1 Дизельная установка ..... ☐

2.2 Дизель-электрическая установка ..... ☐

2.3 Турбинная установка ..... ☐

2.4 Гибридная установка ..... ☐

2.5 Гребная установка, не являющаяся какой-либо из вышеперечисленных . ☐

---

* Указать тип судна в соответствии с определениями, установленными в правиле 2. Суда, относящиеся к более чем одному типу судов, определенных в правиле 2, следует рассматривать относящимися к типу судна, характеризующемуся наиболее жестким (наименьшим) требуемым ККЭЭ. Если судно не относится к типам судов, определенным в правиле 2, произвести запись «Судно, не относящееся к любому типу судов, определенных в правиле 2».

3 Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ)

3.1 Достижимый ККЭЭ в соответствии с правилом 20.1 вычисляется на основании информации, содержащейся в технической документации по ККЭЭ, в которой также указан процесс вычисления достижимого ККЭЭ .... ☐

Достижимый ККЭЭ: ..... граммов CO_2 на тонномилю

3.2 Достижимый ККЭЭ не вычисляется, поскольку:

3.2.1 судно освобождено от выполнения требований согласно правилу 20.1, так как оно не является новым судном, как оно определено в правиле 2.23 ..... ☐

3.2.2 тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3 .... ☐

3.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 20 в соответствии с правилом 19.4 ..... ☐

3.2.4 тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 20.1 ..... ☐

4 Требуемый ККЭЭ

4.1 Требуемый ККЭЭ: ..... граммов CO_2 на тонномилю

4.2 Требуемый ККЭЭ не применяется, поскольку:

4.2.1 судно освобождено от выполнения требований согласно правилу 21.1, так как оно не является новым судном, как оно определено в правиле 2.23 ..... ☐

4.2.2 тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3 .... ☐

4.2.3 Администрация освободила судно от выполнения требования правила 21 в соответствии с правилом 19.4 ..... ☐

4.2.4 тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 21.1 .... ☐

4.2.5 грузовместимость судна ниже минимального предела грузовместимости, указанного в таблице 1 правила 21.2 ..... ☐

5 План управления энергоэффективностью судна

5.1 Судно снабжено Планом управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) в соответствии с правилом 22 ..... ☐

6 Техническая документация по ККЭЭ

6.1 Свидетельство IEE сопровождается технической документацией по ККЭЭ в соответствии с правилом 20.1 ..... ☐

6.2 Идентификационный/проверочный номер технической документации по ККЭЭ .....

6.3 Дата проверки технической документации по ККЭЭ .....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в .....
(Место выдачи Описания)

(дд.мм.гггг): ....
(Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего Описание)

(Печать или штамп полномочной организации)».

RESOLUCIÓN MEPC.203(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

(Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)

EI COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" (en adelante denominado "Anexo VI"), se añadió al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI y la inclusión de un capítulo 4 nuevo tienen como objetivo mejorar la eficiencia energética de los buques a través de un conjunto de normas de funcionamiento técnico que se traducirían en una reducción de las emisiones de todas las sustancias procedentes del fueloil y de su proceso de combustión, incluidas aquellas ya reguladas por el Anexo VI,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la adopción de las enmiendas al Anexo VI de ninguna manera prejuzga las negociaciones mantenidas en otros foros internacionales, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), ni influye en las posturas de los países que participan en estas negociaciones,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo VI revisado para incluir las normas sobre la eficiencia energética de los buques,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2012, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997;

6. INVITA a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros a que pongan las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en conocimiento de los propietarios, armadores, constructores y proyectistas de buques, fabricantes de equipos y de motores diésel marinos, y demás partes interesadas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES MEDIANTE LA INCLUSIÓN DE REGLAS NUEVAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

Regla 1
Ámbito de aplicación

1 *La regla se enmienda como sigue:*

"Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 y 22 del presente anexo."

Regla 2
Definiciones

2 *El párrafo 21 se enmienda como sigue:*

"21 Por *buque tanque* se entiende, a los efectos de la regla 15 del presente anexo, un petrolero definido en la regla 1 del Anexo I del presente Convenio o un buque tanque quimiquero definido en la regla 1 del Anexo II del presente Convenio."

3 *Al final de la regla 2 se añade lo siguiente:*

"A los efectos del capítulo 4 del presente anexo:

22 Por *buque existente* se entiende un buque que no es un buque nuevo.

23 Por *buque nuevo* se entiende:

.1 un buque cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2013 o posteriormente; o

.2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente; o

.3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente.

24 Por *transformación importante* se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente anexo, la transformación de un buque:

.1 que altere considerablemente las dimensiones, la capacidad de transporte o la potencia del motor del buque; o

.2 que altere el tipo de buque; o

.3 que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o

.4 que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente; o

.5 que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21 del presente anexo.

25 Por *granelero* se entiende un buque cuya principal función sea transportar carga seca a granel, incluidos tipos tales como los mineraleros, que se definen en la regla 1 del capítulo XII del Convenio SOLAS 1974 (enmendado), pero no los buques de carga combinada.

26 Por *buque gasero* se entiende un buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquier gas licuado.

27 Por *buque tanque* se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente anexo, un petrolero, tal como se define en la regla 1 del Anexo I del presente Convenio, o un buque tanque quimiquero o un buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como se definen en la regla 1 del Anexo II del presente Convenio.

28 Por *buque portacontenedores* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de contenedores en las bodegas y en cubierta.

29 Por *buque de carga general* se entiende un buque de varias cubiertas o de cubierta única proyectado principalmente para el transporte de carga general. Quedan excluidos de la presente definición los buques de carga seca especializados que no hayan sido incluidos en el cálculo de los niveles de referencia para los buques de carga general, es decir, los buques para el transporte de ganado, los buques portagabarras, los buques para el transporte de cargas pesadas, los buques para el transporte de yates y los buques para el transporte de combustible nuclear.

30 Por *buque de carga refrigerada* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de cargas refrigeradas en las bodegas.

31 Por *buque de carga combinada* se entiende un buque proyectado para embarcar cargas tanto líquidas como secas a granel al 100 % del peso muerto.

32 Por *buque de pasaje* se entiende un buque que transporta más de 12 pasajeros.

33 Por *buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)* se entiende un buque de transbordo rodado de varias cubiertas proyectado para el transporte de automóviles y camiones vacíos.

34 Por *buque de carga rodada* se entiende un buque proyectado para llevar unidades de transporte de carga rodada.

35 Por *buque de pasaje de transbordo rodado* se entiende un buque de pasaje con espacios de carga rodada.

36 Por *EEDI obtenido* se entiende el valor del EEDI alcanzado por un buque concreto, con arreglo a lo dispuesto en la regla 20 del presente anexo.

37 Por *EEDI prescrito* se entiende el valor máximo del EEDI obtenido permitido por la regla 21 del presente anexo para el tipo y tamaño específicos del buque."

CAPÍTULO 2

RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL

Regla 5
Reconocimientos

4 *El párrafo 1 se enmienda como sigue:*

"1 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación, a fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el capítulo 3 del presente anexo:

.1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 6 del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 del presente anexo;

.2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 9.2, 9.5, 9.6 o 9.7 del presente anexo. El reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 del presente anexo;

.3 un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el apartado 1.4 de la presente regla. El

reconocimiento intermedio se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 del presente anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de las reglas 6 o 7 del presente anexo;

.4 un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales mencionados en el apartado 1.1 de la presente regla, a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 6 o 7 del presente anexo; y

.5 también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones o renovaciones importantes prescritas en el párrafo 5 de la presente regla o tras una reparación resultante de las investigaciones prescritas en el párrafo 6 de la presente regla. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple plenamente lo dispuesto en el capítulo 3 del presente anexo."

5 *El párrafo 2 se enmienda como sigue:*

"2 En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del capítulo 3 del presente anexo."

6 *Se añade el siguiente nuevo párrafo 4 después del actual párrafo 3:*

"4 Los buques a los que se aplique el capítulo 4 del presente anexo serán objeto de los reconocimientos especificados a continuación, teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización:

.1 un reconocimiento inicial antes de que un buque nuevo entre en servicio y antes de la expedición del Certificado internacional de eficiencia energética del buque. En el reconocimiento se verificará que el EEDI obtenido del buque satisface las prescripciones del capítulo 4 del presente anexo y que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22 del presente anexo;

.2 un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de una transformación importante de un buque al que se aplique la presente regla. Este reconocimiento garantizará que vuelva a calcularse el EEDI obtenido, según sea necesario, y que éste se ajuste a lo dispuesto en la regla 21 del presente anexo, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fase correspondiente a la fecha del contrato o a la de colocación de la quilla o a la de entrega, según se hubiera determinado para el buque original, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2.23 del presente anexo;

.3 en los casos en los que la transformación importante de un buque nuevo o existente sea de tal magnitud que la Administración considere que el buque es de nueva construcción, la Administración deberá determinar si es necesario efectuar un reconocimiento inicial del EEDI obtenido. Si se considera necesario efectuarlo, este reconocimiento deberá garantizar que el EEDI obtenido se calcula de conformidad con la regla 21 del presente anexo y se ajusta a sus disposiciones, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato de transformación o, en ausencia de contrato, en la fecha de inicio de la transformación. En el reconocimiento se verificará también que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22 del presente anexo; y

.4 para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22 del presente anexo, tendrá lugar durante el primer reconocimiento intermedio o en el de renovación señalado en el párrafo 1 de la presente regla, si éste es anterior, o el 1 de enero de 2013 o posteriormente."

7 *El párrafo 4 pasa a ser el párrafo 5.*

8 *El párrafo 5 pasa a ser el párrafo 6.*

Regla 6
Expedición o refrendo del certificado

9 *El título se enmienda como sigue:*

"Expedición o refrendo de los certificados"

10 *Se añade el siguiente encabezamiento al principio de la regla:*

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

11 *El párrafo 2 se enmienda como sigue:*

"2 En el caso de un buque construido antes de la fecha en que el presente anexo entre en vigor para la Administración de dicho buque, se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, a más tardar en la primera entrada programada en dique seco posterior a dicha fecha de entrada en vigor, y en ningún caso después de que hayan transcurrido tres años desde dicha fecha."

12 *Se añade el siguiente texto al final de la regla:*

"Certificado internacional de eficiencia energética

4 Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente anexo, de todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes.

5 El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la plena responsabilidad del certificado."

Regla 7
Expedición del certificado por otra Parte

13 *El párrafo 1 se enmienda como sigue:*

"1 Una Parte podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones aplicables del presente anexo, expedirá o autorizará la expedición a ese buque del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica o el Certificado internacional de eficiencia energética y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de tales certificados en el buque, de conformidad con el presente anexo."

14 *El párrafo 4 se enmienda como sigue:*

"4 No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica ni el Certificado internacional de eficiencia energética a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte."

Regla 8
Modelo de certificado

15 *El encabezamiento se enmienda como sigue:*

"Modelos de los certificados"

16 *Se añade el encabezamiento siguiente, y la regla actual pasa al párrafo 1:*

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

17 *Se añade el nuevo párrafo 2 siguiente a continuación de la regla:*

"Certificado internacional de eficiencia energética

2 El Certificado internacional de eficiencia energética se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice VIII del presente Anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia."

Regla 9
Duración y validez del certificado

18 *El encabezamiento se enmienda como sigue:*

"Duración y validez de los certificados"

19 *Se añade el siguiente encabezamiento al principio de la regla:*

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

20 *Se añade el siguiente texto al final de la regla:*

"Certificado internacional de eficiencia energética

10 El Certificado internacional de eficiencia energética será válido durante toda la vida útil del buque, a reserva de lo dispuesto a continuación en el párrafo 11.

11 Todo Certificado internacional de eficiencia energética expedido en virtud del presente anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

.1 si el buque se retira del servicio o si se expide un nuevo certificado a raíz de una transformación importante del buque; o

.2 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo 4 del presente anexo. Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes."

Regla 10
Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto

21 *Se añade el nuevo párrafo 5 siguiente al final de la regla:*

"5 A los efectos del capítulo 4 del presente anexo, toda inspección por el Estado rector del puerto se limitará a verificar, según proceda, que el buque lleva a bordo un Certificado internacional de eficiencia energética, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Convenio."

22 *Al final del Anexo se añade el nuevo capítulo 4 siguiente:*

"CAPÍTULO 4

REGLAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

Regla 19
Ámbito de aplicación

1 Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400.

2 Las disposiciones del presente capítulo no se aplicarán:

.1 a los buques que naveguen exclusivamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas, que tales buques estén construidos y operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el capítulo 4 del presente anexo.

3 Las reglas 20 y 21 del presente anexo no se aplicarán a los buques que tengan sistemas de propulsión diésel-eléctrica, propulsión por turbinas o propulsión híbrida.

4 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, la Administración podrá dispensar del cumplimiento de la prescripción a un buque de arqueo bruto igual o superior a 400 con respecto al cumplimiento de las reglas 20 y 21 del presente anexo.

5 Las disposiciones del párrafo 4 de la presente regla no se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400:

.1 cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2017 o posteriormente; o

.2 en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2017 o posteriormente; o

.3 cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2019 o posteriormente; o

.4 en los casos en los que, el 1 de enero de 2017 o posteriormente, se realice una transformación importante de un buque nuevo o existente según se define en la regla 2.24 del presente anexo, y en los cuales se apliquen las reglas 5.4.2 y 5.4.3 del presente anexo.

6 La Administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 4, o suspenda, retire o no aplique este párrafo, a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Protocolo, para su información.

Regla 20
Índice de eficiencia energética de proyecto obtenido (EEDI obtenido)

1 El EEDI obtenido se calculará para:

.1 todo buque nuevo;

.2 todo buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y

.3 todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción,

que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en las reglas 2.25 a 2.35 del presente anexo. El EEDI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética e irá acompañado del expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEDI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización debidamente autorizada por ella verificará el EEDI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI.

2 El EEDI obtenido se calculará con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización.

Regla 21
EEDI prescrito

1 Para todo:

.1 buque nuevo;

.2 buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y

.3 buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción,

que pertenezca a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31 del presente anexo y al que sea aplicable el presente capítulo, el EEDI obtenido se calculará como sigue:

$$\text{EEDI obtenido} \leq \text{EEDI prescrito} = (1-X/100) \times \text{Valor del nivel de referencia}$$

siendo X el factor de reducción especificado en el cuadro 1 para el EEDI prescrito en comparación con el nivel de referencia del EEDI.

2 Para todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, el EEDI obtenido se calculará con arreglo a lo establecido en el párrafo 21.1 y satisfará lo prescrito en dicho párrafo con el factor de reducción aplicable que corresponda al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato correspondiente de la transformación, o en ausencia de un contrato, en la fecha del comienzo de la transformación.

Cuadro 1: Factores de reducción (en %) del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 [1 enero 2013 a 31 dic. 2014]	Fase 1 [1 enero 2015 a 31 dic. 2019]	Fase 2 [1 enero 2020 a 31 dic. 2024]	Fase 3 [A partir del 1 enero 2025]
Granelero	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque gasero	10 000 TPM o más	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque portacontenedores	15 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito.

3 Los valores del nivel de referencia se calcularán como sigue:

Valor del nivel de referencia = $a \times b^{-c}$

siendo a, b y c los parámetros que se especifican en el cuadro 2.

Cuadro 2: Parámetros para la determinación de los valores de referencia de los distintos tipos de buques

Tipo de buque definido en la regla 2		a	b	c
2.25	Granelero	961,79	Peso muerto del buque	0,477
2.26	Buque gasero	1 120,00	Peso muerto del buque	0,456
2.27	Buque tanque	1 218,80	Peso muerto del buque	0,488
2.28	Buque portacontenedores	174,22	Peso muerto del buque	0,201
2.29	Buque de carga general	107,48	Peso muerto del buque	0,216
2.30	Buque de carga refrigerada	227,01	Peso muerto del buque	0,244
2.31	Buque de carga combinada	1 219,00	Peso muerto del buque	0,488

4 Si el proyecto de un buque permite que éste se corresponda con más de una de las definiciones de tipos de buque especificadas en el cuadro 2, el EEDI prescrito para el buque será el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo).

5 La potencia propulsora instalada en todo buque al que se aplique la presente regla no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en las condiciones adversas que se definan en las directrices que elabore la Organización.

6 Al principio de la fase 1 y en un punto intermedio de la fase 2, la Organización efectuará un examen de los avances tecnológicos y, de ser necesario, modificará los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los tipos de buque pertinentes y los índices de reducción establecidos en esta regla.

Regla 22
Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)

1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS).

2 El SEEMP se elaborará teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización.

Regla 23
Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques

1 Las Administraciones, en colaboración con la Organización y otros órganos internacionales, fomentarán y facilitarán apoyo a los Estados, según proceda, directamente o por conducto de la Organización, especialmente a los Estados en desarrollo que soliciten asistencia técnica.

2 La Administración de una Parte cooperará activamente con otras Partes, de conformidad con sus leyes, reglamentos y políticas nacionales, para fomentar el desarrollo y la transferencia de tecnología y el intercambio de información para los Estados que soliciten asistencia técnica, especialmente los Estados en desarrollo, con respecto a la implantación de medidas para cumplir las prescripciones del capítulo 4 del presente anexo, en particular las reglas 19.4 a 19.6."

23 *Al final del anexo se añade el nuevo Apéndice VIII siguiente:*

"APÉNDICE VIII

Modelo de Certificado internacional de eficiencia energética (IEE)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada mediante la resolución MEPC.203(62), que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre completo de la Parte)

por .....
(nombre completo de la persona competente u organización autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Número IMO .....

SE CERTIFICA:

1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del Anexo VI del Convenio; y

2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple las prescripciones aplicables de las reglas 20, 21 y 22.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

(dd/mm/aaaa): ....
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente autorizado para expedir el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Suplemento del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (Certificado IEE)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN RELATIVO A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

Notas:

1 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IEE. El Certificado IEE estará disponible a bordo del buque en todo momento.

2 El cuadernillo estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.

3 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (–) las respuestas "no" y "no aplicable".

4 A menos que se indique otra cosa, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio, y las resoluciones o circulares son las adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1 Pormenores del buque

1.1 Nombre del buque .....

1.2 Número IMO .....

1.3 Fecha del contrato de construcción .....

1.4 Arqueo bruto .....

1.5 Peso muerto .....

1.6 Tipo de buque* .....

2 Tipo de sistema de propulsión

2.1 Propulsión diésel ..... ☐

2.2 Propulsión diésel-eléctrica ..... ☐

2.3 Propulsión por turbinas ..... ☐

2.4 Propulsión híbrida ..... ☐

2.5 Sistema de propulsión distinto de los arriba mencionados ..... ☐

---

* Indíquese el tipo de buque de conformidad con las definiciones especificadas en la regla 2. Los buques que se correspondan con más de uno de los tipos de buque definidos en la regla 2 deberían considerarse del tipo que tenga el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo). Si un buque no se corresponde con ninguno de los tipos de buques definidos en la regla 2, insértese el siguiente texto: "Buque de tipo distinto a los definidos en la regla 2".

3 Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido

3.1 El EEDI obtenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 20.1 se calcula basándose en la información contenida en el expediente técnico del EEDI, que muestra también el proceso de cálculo del EEDI obtenido ..... ☐

El EEDI obtenido es ..... gramos-CO_2/tonelada-milla

3.2 No se ha calculado el EEDI obtenido debido a que:

3.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 20.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23 ..... ☐

3.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3..... ☐

3.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 20 ..... ☐

3.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 20.1 ..... ☐

4 EEDI prescrito

4.1 El EEDI prescrito es ..... gramos-CO_2/tonelada-milla

4.2 El EEDI prescrito no es aplicable debido a:

4.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 21.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23 ..... ☐

4.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3 .... ☐

4.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 21 ..... ☐

4.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 21.1 ..... ☐

4.2.5 la capacidad del buque es inferior al umbral de capacidad mínima que figura en el cuadro 1 de la regla 21.2 ..... ☐

5 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque

5.1 El buque cuenta con un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) de conformidad con lo dispuesto en la regla 22 ..... ☐

6 Expediente técnico del EEDI

6.1 El Certificado IEE va acompañado del expediente técnico del EEDI de conformidad con la regla 20.1 ..... ☐

6.2 Número de identificación/verificación del expediente técnico del EEDI .....

6.3 Fecha de verificación del expediente técnico del EEDI.....

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en .....
(lugar de expedición del cuadernillo)

(dd/mm/aaaa): ....
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente autorizado para expedir el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)"

6 **الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة**

1.6 إن الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE) مصحوبة بالملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (مؤشر EDDI) تقيّداً باللائحة 1.20 ..... ☐

2.6 رقم التعريف/التحقق من الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة ..... ☐

3.6 تاريخ التحقق من الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة..... ☐

نشهد أن هذا السجل صحيح من جميع النواحي .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

(اليوم/الشهر/السنة): ....
(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم السلطة التي تصدر السجل ، حسب مقتضى الحال)"

4.2 نظام دفع هجين ..... ☐

5.2 نظام دفع بخلاف أيٍ من نُظُم الدفع المذكورة أعلاه..... ☐

3 المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة

1.3 إن المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة بموجب اللائحة 1.20 احتُسِب استناداً إلى المعلومات الواردة في الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (مؤشر EEDI) الذي يبيّن أيضاً عملية احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة ..... ☐

ويبلغ المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة ما يلي : ..... غرام – ثاني أكسيد الكربون/طن – ميل

2.3 لم يُحتسب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة للأسباب التالية :

1.2.3 السفينة معفاة وفقاً للائحة 1.20 لأنها ليست سفينة جديدة ، على النحو المعرّف في اللائحة 23.2 ..... ☐

2.2.3 نوع نظام الدفع معفى بموجب اللائحة 3.19..... ☐

3.2.3 أعفت الإدارة التي تتبع لها السفينة هذه السفينة من أحكام اللائحة 20 بموجب اللائحة 4.19..... ☐

4.2.3 نوع السفينة معفى بموجب اللائحة 1.20 ..... ☐

4 المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة

1.4 يبلغ المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة ما يلي : ..... غرام – ثاني أكسيد الكربون/طن – ميل

2.4 لا ينطبق المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة للأسباب التالية :

1.2.4 السفينة معفاة وفقاً للائحة 1.21 لأنها ليست سفينة جديدة ، على النحو المعرّف في اللائحة 23.2 ..... ☐

2.2.4 نوع نظام الدفع معفى بموجب اللائحة 3.19..... ☐

3.2.4 أعفت الإدارة التي تتبع لها السفينة هذه السفينة من أحكام اللائحة 21 بموجب اللائحة 4.19..... ☐

4.2.4 نوع السفينة معفى بموجب اللائحة 1.21..... ☐

5.2.4 سعة حمولة السفينة أقلّ من الحدّ الأدنى المذكور في الجدول 1 من اللائحة 2.21..... ☐

5 خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP)

1.5 تم تزويد السفينة بخطة لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة تقيّداً باللائحة 22..... ☐

تكملة الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة
(شهادة IEE)

سجل البناء في ما يتصل بفعالية استهلاك الطاقة

ملاحظات :

1 يُرفق هذا السجل بالشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE) على الدوام . ويجب أن تتوافر شهادة IEE على متن السفينة في كل الأوقات .

2 يجب أن يكون السجل بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً لغة رسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول نزاع أو تباين .

3 تُدوَّن البيانات داخل الأطر بإدراج ما يلي : إما علامة (x) إذا كانت الإجابة "نعم" و "ينطبق" ؛ أو بإدراج علامة (-) إذا كانت الإجابة "لا" و "لا ينطبق" ، حسب الحالة .

4 تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل ، ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، إلى لوائح المرفق VI للاتفاقية ، وتشير القرارات أو التعميمات إلى قرارات أو تعميمات اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

3.1 تاريخ عقد البناء .....

4.1 الحمولة الإجمالية.....

5.1 الحمولة الساكنة .....

6.1 نوع السفينة * .....

2 نظام الدفع

1.2 نظام دفع ديزل ..... ☐

2.2 نظام دفع ديزل – كهربائي ..... ☐

3.2 نظام دفع تربيني ..... ☐

* يجب إدراج نوع السفينة بموجب التعريفات الواردة في اللائحة 2 . وينبغي اعتبار السفن التي يمكن تصنيفها ضمن أكثر من واحد من تعريفات أنواع السفن المحددة في اللائحة 2 على انها تنتمي إلى النوع الذي يستوجب المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الأشد صرامة (أي الأصغر قيمة) . وإذا كانت السفينة لا تقع ضمن أي من أنواع السفن المعرّفة في اللائحة 2 ، يجب إدراج العبارة التالية : "سفينة بخلاف أي من أنواع السفن المعرّفة في اللائحة 2" .

تفاصيل السفينة

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

نشهد :

1 أن السفينة خضعت للمعاينة بموجب اللائحة 4.5 من المرفق VI للاتفاقية ؛

2 أن المعاينة أظهرت أن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة التي تنصّ عليها اللائحة 20 واللائحة 21 واللائحة 22 .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة : .....(اليوم/الشهر/السنة)

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

(اليوم/الشهر/السنة): .....
(تاريخ الإصدار)

.....
(توقيع المسؤول المفوض أصولاً
بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة التي تصدر الشهادة ، حسب مقتضى الحال)

اللائحة 22

خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة

1 يجب أن تحتفظ كل سفينة على متنها بخطة خاصة بها لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة . ويمكن أن تشكل هذه الخطة جزءاً من نظام إدارة سلامة السفينة .

2 يجب أن يأخذ إعداد خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تعتمدها المنظمة .

اللائحة 23

تشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا في ما يتصل بتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة

1 يجب على الإدارات ، بالتعاون مع المنظمة والهيئات الدولية الأخرى ، أن تشجع وتقدّم ، حسب الاقتضاء ، الدعم مباشرةً أو عن طريق المنظمة للدول ، ولاسيما الدول النامية ، التي تطلب المساعدة التقنية .

2 يجب أن تتعاون إدارة الطرف تعاوناً نشطاً مع أطراف أخرى ، رهناً بقوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية ، لتشجيع تطوير التكنولوجيا ونقلها إلى الدول التي تطلب المساعدة التقنية ، ولاسيما الدول النامية ، وتبادل المعلومات معها في ما يتعلق بتنفيذ التدابير التي ترمي إلى استيفاء متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق ، ولاسيما اللوائح من 4.19 إلى 6.19 ."

23 *يُضاف التذييل الجديد VIII في نهاية المرفق ، على النحو التالي :*

"التذييل VIII

نموذج الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE)

الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

صادرة بموجب أحكام بروتوكول عام 1997 ، في صيغته المعدَّلة بالقرار MEPC.203(62) ، لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدَّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للطرف)

من جانب .....

(الاسم الكامل لمنصب الشخص المختص المفوض أو الهيئة المختصة المفوضة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

نوع السفينة	الحجم	المرحلة صفر 1 كانون الثاني/يناير 2013 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2014	المرحلة 1 1 كانون الثاني/يناير 2015 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2019	المرحلة 2 1 كانون الثاني/يناير 2020 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2024	المرحلة 3 1 كانون الثاني/يناير 2025 فصاعداً
ناقلة بضائع مبرّدة	الحمولة الساكنة 5 000 طن فما فوق	0	10	15	30
	الحمولة الساكنة 3 000 – 5 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 15*	0 – 30*
ناقلة بضائع مختلطة	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 4 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*

* يتعيّن استخلاص عامل التخفيض من القيمتين بأسلوب الاستكمال الخطي تبعاً لحجم السفينة . ويجب تطبيق القيمة الصغرى لعامل التخفيض على السفينة الأصغر حجماً .

تعني عبارة لا ينطبق عدم انطباق أي مؤشر تصميمي مطلوب لفعالية استهلاك الطاقة .

3 يجب احتساب قيم الخط المرجعي على النحو التالي :

$$\text{قيمة الخط المرجعي} = (\text{أ}) \times (\text{ب}^{-(\text{ج})})$$

حيث تشير الحروف (أ) و (ب) و (ج) إلى البارامترات المذكورة في الجدول 2 .

الجدول 2 بارامترات تحديد القيم المرجعية لمختلف أنواع السفن

نوع السفينة المعرّف في اللائحة 2		(أ)	(ب)	(ج)
25.2	ناقلة سوائب	961,79	حمولة السفينة الساكنة	0,477
26.2	ناقلة غاز	1120,00	حمولة السفينة الساكنة	0,456
27.2	ناقلة	1218,80	حمولة السفينة الساكنة	0,488
28.2	ناقلة حاويات	174,22	حمولة السفينة الساكنة	0,201
29.2	ناقلة بضائع عامة	107,48	حمولة السفينة الساكنة	0,216
30.2	ناقلة بضائع مبرّدة	227,01	حمولة السفينة الساكنة	0,244
31.2	ناقلة بضائع مختلطة	1219,00	حمولة السفينة الساكنة	0,488

4 إذا كان تصميم السفينة يتيح تصنيفها ضمن أكثر من واحد من تعريفات أنواع السفن المذكورة في الجدول 2 ، فإن المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك هذه السفينة للطاقة يجب أن يكون الأشد صرامة (أي الأصغر قيمة) .

5 في ما يتعلق بكل سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة ، يجب ألا تقلّ قدرة الدفع المركّبة عن قدرة الدفع اللازمة للحفاظ على مقدرة السفينة على المناورة في ظروف غير مؤاتية ، على النحو المعرّف في الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة .

6 في بداية المرحلة 1 وفي منتصف المرحلة 2 ، تستعرض المنظمة حالة المستجدات التقنية وتعدّل ، إذا استدعت الضرورة ذلك ، الفترات الزمنية وبارامترات الخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة لمختلف أنواع السفن ومعدلات التخفيض المنصوص عليها في هذه اللائحة .

3. لكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء

وتقع ضمن فئة أو أكثر من الفئات المذكورة في اللوائح من 25.2 إلى 35.2 من هذا المرفق والتي ينطبق هذا الفصل عليها ، على النحو التالي :

المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة ≦ المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة = (100 / X-1) × قيمة الخط المرجعي

حيث X هو عامل التخفيض المحدد في الجدول 1 للمؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة مقارنةً بالخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة .

2 في ما يتعلق بكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء ، يجب احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة وأن يستوفي أحكام الفقرة 1.21 مع عامل التخفيض المنطبق والمقابل لنوع السفينة التي خضعت للتحويل وحجمها في تاريخ عقد التحويل ، أو في حال عدم وجود عقد ، تاريخ الشروع في التحويل .

الجدول 1 عوامل التخفيض (نسبة مئوية) للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة مقارنةً بالخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة

نوع السفينة	الحجم	المرحلة صفر 1 كانون الثاني/يناير 2013 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2014	المرحلة 1 1 كانون الثاني/يناير 2015 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2019	المرحلة 2 1 كانون الثاني/يناير 2020 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2024	المرحلة 3 1 كانون الثاني/يناير 2025 فصاعداً
ناقلة سوائب	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 10 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
ناقلة غاز	الحمولة الساكنة 10 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 2 000 – 10 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
ناقلة	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 4 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
ناقلة حاويات	الحمولة الساكنة 15 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 10 000 – 15 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
سفينة بضائع عامة	الحمولة الساكنة 15 000 طن فما فوق	0	10	15	30
	الحمولة الساكنة 3 000 – 15 000 طن	لا ينطبق	0 – 10*	0 – 15*	0 – 30*

1. التي أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حال عدم وجود عقد بناء ، التي مُدَّ صالبها أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 تموز/يوليو 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. أو التي يحلّ تاريخ تسليمها في 1 تموز/يوليو 2019 أو بعد ذلك التاريخ ؛

4. أو في الحالات التي يتم فيها إخضاع سفينة جديدة أو موجودة لتحويل رئيسي ، على النحو المعرّف في اللائحة 24.2 من هذا المرفق ، في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ، والتي تنطبق فيها أحكام اللائحتين 2.4.5 و 3.4.5 من هذا المرفق .

6 يجب على إدارة الطرف في هذه الاتفاقية التي تسمح بتطبيق الفقرة 4 على سفينة يحقّ لها أن ترفع عَلَمَها أو تطبيق تلك الفقرة أو تسحبه أو ترفضه أن تبلغ المنظمة فوراً تفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في هذا البروتوكول بغية إطلاعها عليها .

اللائحة 20

المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة

1 يجب احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة :

1. لكل سفينة جديدة ؛

2. لكل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي ؛

3. لكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء

وتقع ضمن فئة أو أكثر من الفئات المذكورة في اللوائح من 25.2 إلى 35.2 من هذا المرفق . ويجب أن يكون المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة خاصاً بكل سفينة ، ويشير إلى الأداء التقديري للسفينة من حيث فعالية استهلاكها للطاقة ، ويكون مصحوباً بالملف التقني الخاص به الذي يتضمّن المعلومات الضرورية لاحتسابه ويبيّن عملية الاحتساب هذه . ويجب التحقق من المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة استناداً إلى الملف التقني الخاص بهذا المؤشر ، إما من قِبل الإدارة أو من قِبل أي هيئة تفوّضها الإدارة أصولاً .

2 يجب أن يأخذ احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

اللائحة 21

المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة

1 يُحتسب المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة :

1. لكل سفينة جديدة ؛

2. لكل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي ؛

1. إذا سُحبت السفينة من الخدمة أو إذا تم إصدار شهادة جديدة في أعقاب إخضاعها لتحويل رئيسي ؛

2. أو عند انتقال السفينة إلى عَلَم دولة أخرى . ولن يتم إصدار شهادة جديدة إلا عندما تقتنع الحكومة التي ستُصدر الشهادة الجديدة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق . وفي حالة الانتقال بين طرفين ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحقّ للسفينة أن ترفع عَلَمَه ، في حال طُلب منها ذلك خلال ثلاثة أشهر من حصول الانتقال ، أن تحيل إلى الإدارة بأسرع وقت ممكن نسخاً من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل الانتقال وكذلك ، في حال توافرها ، نسخاً من التقارير عن المعاينات ذات الصلة بذلك ."

اللائحة 10

الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية

21 *تُضاف الفقرة الجديدة 5 في نهاية اللائحة ، على النحو التالي :*

"5 في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق ، يجب أن تقتصر أي عملية تفقّد من قِبل دولة الميناء على التأكد ، حيثما يكون ذلك ملائماً ، من وجود شهادة دولية لفعالية استهلاك الطاقة سارية المفعول على متن السفينة ، بموجب المادة 5 من الاتفاقية ."

22 *يُضاف الفصل الجديد 4 في نهاية المرفق 4 ، على النحو التالي :*

"الفصل 4

لوائح فعالية استهلاك السفن للطاقة

اللائحة 19

الانطباق

1 ينطبق هذا الفصل على كافة السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر .

2 لا تنطبق أحكام هذا الفصل على ما يلي :

1. السفن التي تقوم حصراً برحلات ضمن المياه التي تخضع لسيادة الدولة التي يحقّ للسفينة أن ترفع عَلَمَها أو لولايتها القضائية . بيد أنه ينبغي على كل طرف أن يضمن ، باعتماد التدابير الملائمة ، أن تكون هذه السفن مبنية وأن تتصرف بطريقة تتماشى مع مقتضيات الفصل 4 من هذا المرفق بالقدر المعقول والعملي .

3 لا تنطبق اللائحتان 20 و 21 من هذا المرفق على السفن المجهّزة بمحرك دفع ديزل – كهربائي أو محرك دفع تربيني أو نُظُم دفع هجينة .

4 بغض النظر عن أحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تعفي السفينة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر من استيفاء أحكام اللائحتين 20 و 21 .

5 لا تنطبق أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة على السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر :

14 *تُعدَّل الفقرة 4 على النحو التالي :*

"4 لا تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة لسفينة يحق لها أن ترفع عَلَم دولة غير طرف ."

اللائحة 8

نموذج الشهادة

15 *يُعدَّل العنوان على النحو التالي :*

"نموذج الشهادات"

16 *يُضاف العنوان الفرعي التالي ، ويُعاد ترقيم اللائحة الحالية لتصبح الفقرة 1 :*

"الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء"

17 *تُضاف الفقرة الجديدة 2 في نهاية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

2 تُحرَّر الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة وفقاً للنموذج الوارد في التذييل VIII لهذا المرفق باللغة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً لغة رسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، يُعمَل بهذه اللغة في حال حصول نزاع أو تباين ."

اللائحة 9

مدة الشهادة وصلاحيتها

18 *يُعدَّل العنوان على النحو التالي :*

"مدة الشهادات وصلاحيتها"

19 *يُضاف العنوان الفرعي التالي في بداية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء"

20 *يُضاف ما يلي في نهاية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

10 تكون الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة صالحة طيلة عمر السفينة رهناً بأحكام الفقرة 11 أدناه .

11 تفقد الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة التي يتم إصدارها في إطار هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالتين التاليتين :

اللائحة 6

إصدار شهادة أو اعتمادها

9 *يُعدَّل العنوان على النحو التالي :*

"إصدار الشهادات أو اعتمادها"

10 *يُضاف العنوان الفرعي التالي في بداية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء"

11 *تُعدَّل الفقرة 2 على النحو التالي :*

"2 في ما يتعلق بسفينة مبنية قبل تاريخ سريان مفعول هذا المرفق بالنسبة للإدارة التي تتبع لها تلك السفينة بالتحديد ، يتم إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة في موعد أقصاه أول موعد مقرر لدخول هذه السفينة الحوض الجاف بعد تاريخ سريان المفعول هذا ، على ألا يتعدى ذلك بأي حال من الأحوال ثلاث سنوات بعد هذا التاريخ ."

12 *يُضاف ما يلي في نهاية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

4 يتم إصدار الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة للسفينة بعد إخضاعها لمعاينة بموجب أحكام اللائحة 4.5 من هذا المرفق ، وذلك لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر قبل أن تقوم تلك السفينة برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى .

5 يتم إصدار الشهادة أو اعتمادها من قِبل الإدارة أو أي هيئة مفوضة أصولاً من قِبل الإدارة . وفي كل حالة ، تتحمل الإدارة المسؤولية كاملةً عن الشهادة ."

اللائحة 7

إصدار شهادة من جانب طرف آخر

13 *تُعدَّل الفقرة 1 على النحو التالي :*

"1 يجوز لطرف أن يُخضع سفينة للمعاينة ، بناءً على طلب الإدارة ، وإذا اقتنع باستيفائها الأحكام المنطبقة من هذا المرفق ، يقوم بإصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة للسفينة ، وحيثما يكون ذلك ملائماً ، يعتمد هاتين الشهادتين أو يأذن باعتمادهما على السفينة ، بموجب هذا المرفق ."

5 *تُعدَّل الفقرة 2 على النحو التالي :*

"2 في حالة السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يجوز للإدارة أن تضع تدابير ملائمة لضمان الوفاء بالأحكام المنطبقة من الفصل 3 من هذا المرفق."

6 *تُضاف الفقرة الجديدة 4 بعد الفقرة الحالية 3 ، على النحو التالي :*

"4 إن السفن التي ينطبق عليها الفصل 4 من هذا المرفق تخضع أيضاً للمعاينات المحددة أدناه ، مع أخذ الخطوط التوجيهية التي تعتمدها المنظمة في الاعتبار:

1. معاينة أولية قبل وضع سفينة جديدة قيد الخدمة وقبل إصدار الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة . ويجب أن يتم التحقق خلال المعاينة من أن المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة يستوفي متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق وأن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة التي تقتضيها اللائحة 22 من هذا المرفق موجودة على متن السفينة ؛

2. معاينة عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد تحويل رئيسي تخضع له السفينة التي تنطبق عليها هذه اللائحة . ويجب أن تضمن المعاينة إعادة احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة حسب الضرورة وأنه يستوفي متطلبات اللائحة 21 من هذا المرفق ، مع عامل التخفيض الذي ينطبق على نوع وحجم السفينة التي تخضع للتحويل في المرحلة المقابلة لتاريخ العقد أو مدّ الصالب أو التسليم المحدد للسفينة الأصلية بموجب اللائحة 23.2 من هذا المرفق ؛

3. في الحالات التي يكون فيها التحويل الرئيسي الذي تخضع له سفينة جديدة أو موجودة واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء ، تحدد الإدارة مدى ضرورة إجراء معاينة أولية تتناول المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة . ويجب أن تضمن هذه المعاينة ، في حال اعتُبرت ضرورية ، احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة وأنه يستوفي اللائحة 21 من هذا المرفق ، مع عامل التخفيض الذي ينطبق على نوع وحجم السفينة التي تخضع للتحويل في تاريخ عقد التحويل ، أو في حال عدم وجود عقد ، تاريخ الشروع في التحويل . ويجب أن يتم التحقق أيضاً خلال المعاينة من أن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة التي تقتضيها اللائحة 22 من هذا المرفق موجودة على متن السفينة ؛

4. بالنسبة للسفن الموجودة ، يجب أن يتم التحقق من استيفاء شرط وجود خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة على متن السفينة وفقاً للائحة 22 من هذا المرفق خلال المعاينة البينية الأولى أو المعاينة التجديدية المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ، أيهما يحلّ أولاً ."

7 *يُعاد ترقيم الفقرة 4 لتصبح الفقرة 5 .*

8 *يُعاد ترقيم الفقرة 5 لتصبح الفقرة 6 .*

37 "المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة" هو القيمة القصوى للمؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة التي تسمح بها اللائحة 21 من هذا المرفق لسفينة ذات نوع وحجم محددين ."

الفصل 2

المعاينة والإجازة ووسائل ضبط الانبعاثات

اللائحة 5

المعاينات

4 *تُعدَّل الفقرة 1 على النحو التالي :*

"1 تخضع كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل برج حفر ثابت أو عائم ومنصات أخرى للمعاينات المحددة أدناه ضماناً لاستيفاء مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة قيد الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق لأول مرة . ويجب أن تتيح هذه المعاينة ضمان أن المعدات والنُظُم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق ؛

2. معاينة تجديدية على فترات تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا في الحالات التي تنطبق فيها اللائحة 2.9 أو 5.9 أو 6.9 أو 7.9 من هذا المرفق . ويجب أن تُنفَّذ المعاينة التجديدية على نحوٍ يضمن أن المعدات والنُظُم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق ؛

3. معاينة بينية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو تليها ، أو الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثالثة للشهادة أو تليها ، تُنفَّذ عوضاً عن إحدى المعاينات السنوية المنصوص عليها في الفقرة 4.1 من هذه اللائحة . ويجب أن تُنفَّذ المعاينة البينية على نحوٍ يضمن أن المعدات والترتيبات تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق وأنها في حالة تشغيل جيدة . وتُعتمد هذه المعاينات البينية في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

4. معاينة سنوية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق كل ذكرى سنوية للشهادة أو تليها ، على أن تتضمن تفقّداً عاماً للمعدات والنُظُم والترتيبات والتجهيزات والمواد المشار إليها في الفقرة 1.1 من هذه اللائحة للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقاً للفقرة 5 من هذه اللائحة وأنها لا تزال مُرضية من جميع الوجوه للخدمة المزمعة للسفينة . وتُعتمد هذه المعاينات السنوية في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

5. يجب القيام بمعاينة إضافية ، عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد أي تصليحات أو تجديدات مهمة على النحو المنصوص عليه في الفقرة 5 من هذه اللائحة ، أو بعد تنفيذ إصلاحات ناجمة عن عمليات التدقيق الموصوفة في الفقرة 6 من هذه اللائحة . ويجب أن يتم التأكد بموجب هذه المعاينة من أن التصليحات أو التجديدات الضرورية قد نُفّذت فعلاً ، وأن المواد والصنعة في هذه التصليحات أو التجديدات مُرضية من جميع الوجوه ، وأن السفينة تستوفي مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق من كل الجوانب ."

24 "التحويل الرئيسي" في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق يعني عملية تحويل لسفينة :

1. تغيّر جوهرياً من أبعاد السفينة أو سعة حملها أو قدرة محركاتها ؛

2. أو تغيّر نوع السفينة ؛

3. أو يُقصد بها ، في رأي الإدارة ، تمديد أجل خدمة السفينة بشكل جوهري ؛

4. أو تسفر عن إدخال تغييرات أخرى على السفينة بحيث تصبح ، إذا كان الأمر يتعلق بسفينة جديدة ، خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية ذات الصلة بذلك والتي لا تنطبق عليها بوصفها سفينة موجودة ؛

5. أو تغيّر بشكل جوهري فعالية استهلاك السفينة للطاقة وتشمل أي تعديلات يمكن أن ينتج عنها تجاوز السفينة المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة المطلوب والمنطبق ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 21 من هذا المرفق .

25 "ناقلة السوائب" هي سفينة مخصصة في المقام الأول لنقل بضاعة جافة سائبة ، بما في ذلك أنواع السفن من قبيل ناقلات الخامات المعدنية على النحو المعرّف في اللائحة 1 من الفصل XII من اتفاقية سولاس لعام 1974 (في صيغتها المعدّلة) ، ولكن باستثناء ناقلات البضائع المختلطة .

26 "ناقلة الغاز" هي سفينة بضائع مبنية أو معدّلة ومستخدمة لأغراض النقل السائب لأي غاز مسيَّل .

27 "الناقلة" في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق هي ناقلة الزيت على النحو المعرّف في اللائحة 1 من المرفق I لهذه الاتفاقية أو أي ناقلة كيميائيات أو ناقلة مواد سائلة ضارة على النحو المعرف في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية .

28 "ناقلة الحاويات" هي سفينة مصممة حصراً لنقل حاويات في العنابر أو على السطح .

29 "سفينة البضائع العامة" هي سفينة ذات بدن متعدد السطوح أو بسطح واحد مصممة في المقام الأول لنقل بضائع عامة . ويستثني هذا التعريف سفن البضائع الجافة المتخصصة التي لا يشملها احتساب الخطوط المرجعية لسفن البضائع العامة ، أي حاملات المواشي وحاملات الصنادل وناقلات الأحمال الثقيلة وناقلات اليخوت وناقلات الوقود النووي .

30 "ناقلة البضائع المبرّدة" هي سفينة مصممة حصراً لنقل بضائع مبرّدة في العنابر .

31 " ناقلة البضائع المختلطة" هي سفينة مصممة بحيث يتم تحميلها بنسبة 100 % من حمولتها الساكنة ببضائع سائلة وجافة سائبة على حد سواء .

32 "سفينة الركاب" هي سفينة تنقل ما يزيد على 12 راكباً .

33 "سفينة بضائع الدحرجة (ناقلة المركبات)" هي سفينة بضائع دحرجة متعددة السطوح مصممة لنقل سيارات وشاحنات فارغة .

34 "سفينة بضائع الدحرجة" هي سفينة مصممة لحمل وحدات نقل بضائع الدحرجة .

35 سفينة الدحرجة للركاب" هي سفينة ركاب مجهّزة بأماكن لبضائع الدحرجة .

36 "المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك الطاقة" هو قيمة المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة التي تحققها سفينة بموجب اللائحة 20 من هذا المرفق .

مرفق

تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول المتعلق بلوائح منع التلوث من السفن وذلك بإدراج لوائح جديدة بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة

الفصل 1

عموميات

اللائحة 1

الانطباق

1 *تُعدَّل اللائحة على النحو التالي :*

"تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ، ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك في اللوائح 3 و 5 و 6 و 13 و 15 و 16 و 18 و 19 و 20 و 21 و 22 من هذا المرفق ."

اللائحة 2

تعريفات

2 *تُعدَّل الفقرة 21 على النحو التالي :*

"21 *الناقلة* في ما يتصل باللائحة 15 من هذا المرفق هي ناقلة الزيت وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق I لهذه الاتفاقية أو ناقلة الكيميائيات وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية ."

3 *يُضاف ما يلي في نهاية اللائحة 2 :*

"لأغراض الفصل 4 من هذا المرفق :

22 "السفينة الموجودة" هي سفينة ليست سفينة جديدة .

23 "السفينة الجديدة" هي سفينة :

.1 أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو في حال عدم وجود عقد بناء ، مُدَّ صالبها أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.3 أو يقع تاريخ تسليمها في 1 تموز/يوليو 2015 أو بعد ذلك التاريخ .

4. **تطلب** إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة 16(2)(هـ) من اتفاقية عام 1973 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكولي عامي 1978 و1997 ، نسخاً مصدّقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق ؛

5. **تطلب كذلك** إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكولي عامي 1978 و1997 ، نسخاً من هذا القرار ومرفقه ؛

6. **تدعو** الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول والحكومات الأعضاء الأخرى إلى أن تسترعي انتباه مالكي السفن ومشغّليها وشركات بناء السفن ومصممّي السفن وشركات تصنيع محركات الديزل البحرية والتجهيزات ، فضلاً عن أي مجموعات معنية أخرى ، إلى التعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول .

القرار MEPC.203(62)

المعتمد في 15 تموز/يوليو 2011

تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

(إدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة في المرفق VI لاتفاقية ماربول)

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف لجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) التي أسندتها إليها اتفاقيات دولية لمنع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تأخذ علماً بالمادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليها في ما بعد باسم "اتفاقية عام 1973") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1978") ، والمادة 4 من بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1997") ، التي تُحدد معاً إجراءات تعديل بروتوكول عام 1997 وتسند إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة دراسة واعتماد التعديلات على اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكولي عامي 1978 و 1997 ،

وإذ تأخذ علماً أيضاً بأنه بموجب بروتوكول عام 1997 ، أُضيف المرفق VI المعنون لوائح منع التلوث من السفن إلى اتفاقية عام 1973 (المشار إليه في ما بعد باسم "المرفق VI") ،

وإذ تأخذ علماً كذلك بأن المرفق VI المنقّح اعتُمد بالقرار MEPC.176(58) ودخل حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2010 ،

وإذ تضع في اعتبارها أن التعديلات على المرفق VI وإدراج الفصل الجديد 4 يرميان إلى تعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة عبر مجموعة من معايير الأداء الفنية ، مما يؤدي إلى خفض انبعاثات أي مواد ناجمة عن زيت الوقود وعملية احتراقه ، بما في ذلك تلك المواد التي يشملها المرفق VI ،

وإذ تضع في اعتبارها أيضاً أن اعتماد التعديلات على المرفق VI لا يُصدر بأي شكل من الأشكال حكماً مسبقاً على المفاوضات التي تجري في منتديات دولية أخرى ، كاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ ، ولا يؤثّر في مواقف البلدان التي تشارك في هذه المفاوضات ،

وقد نظرت في مسودة التعديلات على المرفق VI المنقّح لإدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة ،

1. تعتمد ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على المرفق VI التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة 16(2)(و)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 تموز/يوليو 2012 ، ما لم يقم ، قبل ذلك التاريخ ، ما لا يقلّ عن ثلث الأطراف أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً 50 بالمئة على الأقل من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإبلاغ المنظمة اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات المذكورة ستدخل حيّز النفاذ ، بموجب المادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2013 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (إدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة في المرفق VI لاتفاقية ماربول) ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والستين ، في 15 تموز/يوليو 2011 ، بموجب المادة 16 من اتفاقية عام 1973 والمادة VI من بروتوكول عام 1978 والمادة 4 من بروتوكول عام 1997 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MEPC.203(62) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上环境保护委员会于公元二零一一年七月十五日在其第六十二届会议上按照《1973年公约》第16条、《1978年议定书》第VI条和《1997年议定书》第4条通过并载于第MEPC.203(62)号决议附件中的《修正经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约》的1997年议定书》附则的修正案(将船舶能效规则纳入《防污公约》附则VI)的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI), adopted by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization at its sixty-second session on 15 July 2011, in conformity with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, article VI of the Protocol of 1978 and article 4 of the Protocol of 1997, attached at annex to resolution MEPC.203(62), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à l'Annexe du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Inclusion de règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL) adoptée par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale le 15 juillet 2011 à sa soixante-deuxième session conformément à l'article 16 de la Convention de 1973, à l'article VI du Protocole de 1978 et à l'article 4 du Protocole de 1997, dont le texte figure en annexe à la résolution MEPC.203(62) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Включение правил энергоэффективности для судов в Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ), одобренных на шестьдесят второй сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 15 июля 2011 года в соответствии со статьей 16 Конвенции 1973 года, статьей VI Протокола 1978 года и статьей 4 Протокола 1997 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.203(62), подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Inclusión de reglas sobre la eficiencia de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL) adoptadas el 15 de julio de 2011 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 62° periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en el artículo VI del Protocolo de 1978 y en el artículo 4 del Protocolo de 1997, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.203(62), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime international::
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Ba

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le
Лондон
Londres,

11/12/2012

J/10434(A,C,E,F,R,S)