

ПРАВИЛА

ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В МОРСКИХ РАЙОНАХ И НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

НД № 2-020101-163

БЮЛЛЕТЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ:

01.01.2025



Санкт-Петербург
2024

**ПРАВИЛА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ,
ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В МОРСКИХ РАЙОНАХ И НА ВНУТРЕННИХ
ВОДНЫХ ПУТЯХ РФ**

Настоящий бюллетень к Правилам по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации (далее – Бюллетень) (далее – Бюллетень) утвержден в соответствии с действующим положением и содержит информацию об изменениях, за исключением правок редакционного характера. Содержащиеся в Бюллетене изменения вступают в силу 1 января 2025 года.

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть I, пункт 1.1.2	Суда в постройке Техническая документация	Введены указания о применимости правил с учетом Общих положений о классификационной и иной деятельности	
Часть I, пункт 1.2.1	Суда в постройке и эксплуатации Техническая документация	Внесены изменения в определение «вредное вещество». Введено определение «безэкипажная несамоходная баржа»	
Часть I, пункты 2.1.1.6 , 2.1.3.4 и 2.1.5.6 (новые)	Безэкипажные несамоходные баржи в постройке и эксплуатации Техническая документация	Введены условия освобождения безэкипажных несамоходных барж от определенных освидетельствований	
Часть I, пункт 2.1.6	Суда в постройке и эксплуатации Судовые дизельные двигатели Техническая документация	Актуализированы ссылки на конкретные освидетельствования двигателей судов, эксплуатирующимся в водах под юрисдикцией РФ	
Часть I, пункт 2.1.9	Суда в эксплуатации Освидетельствование судов	Требования актуализированы в связи с потерей актуальности условий возобновления Свидетельства (форма 2.4.18RF), выданного до вступления в силу поправок к главе 2.1 Правил	
Часть I, таблица 2.2.1 , сноска «1»	Суда в эксплуатации Эксплуатационная документация	Внесены изменения в текст сноски об очередных освидетельствованиях судов в отношении отбора проб	

Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях РФ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункты 3.2.1.1 — 3.2.1.2	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Грузовые танки Техническая документация	Внесены изменения в требования в части исключения дублирования	
Часть II, пункт 3.4.1	Суда, не являющиеся нефтеналивными танкерами, но имеющие грузовые помещения для перевозки нефти, в постройке и эксплуатации Отстойные танки Техническая документация	Внесены изменения в требования к судам, не являющимся нефтеналивными танкерами, но имеющим грузовые помещения для перевозки нефти	
Часть II, пункты 3.4.2 и 3.4.3 (новые)	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Отстойные танки Техническая документация	Введены условия, при которых отстойные танки могут не предусматриваться и требования к системе перекачки нефтесодержащих смесей	
Часть II, пункты 3.5.1.1 — 3.5.1.2	Суда в постройке и эксплуатации Система САЗРИУС Техническая документация	Требования актуализированы применимо к судам, эксплуатирующимся в водах под юрисдикцией РФ, включая арктические воды	
Часть II, пункт 3.8.1	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Конструкция Техническая документация	Внесены изменения в требования в части исключения дублирования	

Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях РФ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 3.8.3	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Конструкция Техническая документация	Внесены изменения в требования в части исключения дублирования	
Часть II, пункты 4.1.1 — 4.1.3	Суда в постройке и эксплуатации Сепараторы льяльных вод Техническая документация	Требования актуализированы применимо к судам, эксплуатирующимся в водах под юрисдикцией РФ, и судам валовой вместимостью менее 400	
Часть II, пункт 5.1.1	Суда в постройке и эксплуатации Сепараторы льяльных вод	Внесены изменения в требования в части исключения дублирования	
Часть II, пункт 7.2.1.1.4	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Системы трубопроводов забортной воды, грузовой системы Техническая документация	Актуализированы требования к кингстонному ящику, постоянно соединенному с системой грузовых трубопроводов	Правило 30.7 Приложения I МАРПОЛ 73/78
Часть II, пункт 7.2.2.1	Суда в постройке и эксплуатации Системы трубопроводов нефтесодержащих льяльных вод Техническая документация	Внесены изменения в требования к судам, эксплуатирующимся в водах под юрисдикцией РФ. Введено требование опломбировки запорной арматуры	
Часть II, пункт 8.1.2	Суда в постройке и эксплуатации Сборные танки Техническая документация	Внесены изменения в требования к характеристикам судов, которые могут быть не оборудованы сборным танком льяльных вод	

Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях РФ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 8.2.2	Суда в постройке и эксплуатации Сборные танки Техническая документация	Внесены изменения в требования к характеристикам судов, которые должны быть оборудованы сборным танком нефтяных остатков	
Часть II, пункты 8.2.4 и 8.2.5	Суда в постройке и эксплуатации Сборные танки Техническая документация	Внесены изменения в требования к судам, которые должны быть оборудованы сборным танком нефтяных остатков	
Часть II, пункт 8.3.2.5	Суда в постройке и эксплуатации Сборные танки Техническая документация	Введено новое требование к оборудованию сборных танков средствами замера уровня	
Часть II, пункт 10.2.5	Суда в постройке и эксплуатации Топливные танки Техническая документация	Внесены изменения в требования к закрытию клапанов топливных танков	
Часть II, раздел 12 (удален)	Суда в эксплуатации	Раздел исключен в связи с неактуальностью требований к судам под флагом РФ в арктических водах	
Часть III, пункт 7.1	Суда, не являющиеся химовозами или наливными судами для перевозки ВЖВ, в постройке и эксплуатации Конструкция Техническая документация	Внесены изменения в связи использованием некорректного термина	
Часть IV, пункт 1.1	Суда в постройке и эксплуатации Сборные танки Техническая документация	Введено новое определение «шлам сточных вод»	

Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях РФ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть IV, пункты 3.2.7 – 3.2.10 (новые)	Суда в постройке и эксплуатации Оборудование по обработке и хранению сточных вод Техническая документация	Введены требования к сборной цистерне шлама сточных вод, нормативы накопления сточных и хозяйственно-бытовых вод	
Часть IV, таблица 3.2.10 (новая)	Суда в постройке и эксплуатации Сборные танки Техническая документация	Введены нормативы накопления сточных и хозяйственно-бытовых вод в качестве рекомендуемых	
Часть IV, пункт 3.5.1	Суда в постройке и эксплуатации Система выдачи сточных и хозяйственно-бытовых вод Техническая документация	Внесены изменения в требования в части высокоскоростных судов и длиной менее 25 метров	
Часть IV, пункт 3.5.5	Суда в постройке и эксплуатации Система выдачи сточных и хозяйственно-бытовых вод Техническая документация	Введены требования к высокоскоростным судам и судам длиной менее 25 метров	
Часть V, пункт 3.2	Суда в эксплуатации Эксплуатационная документация	Актуализированы требования с учетом резолюции ИМО МЕРС.220(63)	
Часть V, пункт 4.2.9	Суда в постройке и эксплуатации Устройства для сбора и хранения мусора Техническая документация	Актуализированы требования к устройствам для хранения мусора с учетом резолюции ИМО МЕРС.220(63)	
Часть V, пункт 4.2.10 (новый)	Суда в постройке и эксплуатации Устройства для хранения мусора Техническая документация	Введены нормативы накопления мусора в качестве рекомендуемых	

Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях РФ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть V, таблица 4.2.10 (новая)	Суда в постройке и эксплуатации Устройства для хранения мусора Техническая документация	Введена новая таблица с нормативами накопления мусора в качестве рекомендуемых	
Часть VI, пункт 1.2.1	Суда в постройке и эксплуатации Техническая документация	Внесены изменения в определения с целью их применения в соответствии с настоящими Правилами	
Часть VI, пункт 2.2.1	Суда в постройке и эксплуатации Техническая документация	Фраза «значительному переоборудованию» уточнена	
Часть VI, пункты 2.2.4 — 2.2.15	Суда в постройке и эксплуатации Судовые дизельные двигатели Техническая документация	Внесены изменения в требования к двигателям, установленным на судах, эксплуатирующимся в водах под юрисдикцией РФ	
Часть VI, пункт 2.2.5 (удален)	Суда в постройке и эксплуатации Судовые дизельные двигатели Техническая документация	Пункт 2.2.5 исключен в связи с потерей актуальности. Нумерация пунктов 2.2.6 — 2.2.15 и ссылки на них изменены на 2.2.5 — 2.2.14, соответственно	
Часть VI, пункт 2.2.6 (существующий)	Суда в постройке и эксплуатации Судовые дизельные двигатели Техническая документация	Ссылка 2.2.9 заменена на ссылку 2.2.8	
Часть VI, пункты 2.2.7 — 2.2.15 (существующие)	Суда в постройке и эксплуатации Судовые дизельные двигатели Техническая документация	Актуализированы требования с учетом циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.795 в последней ревизии	
Часть VI, пункт 2.3.5	Суда в постройке и эксплуатации Эксплуатационная документация	Внесены изменения в-требования к газовому топливу	

Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях РФ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть VI, глава 2.4	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Системы контроля ЛОС Техническая документация	Внесены изменения в название главы в версии на русском языке	
Часть VI, пункт 2.4.1	Нефтеналивные суда в постройке и эксплуатации Техническая документация	Внесены изменения в требования к системе сбора паров груза	
Часть VI, пункт 2.6.3	Суда в постройке Техническая документация	Актуализированы требования в связи с принятием новой ревизии УИ ИМО	Циркуляр ИМО MEPC.1/Circ.795/Rev.9
Часть VI, пункты 2.6.6.1 — 2.6.6.4	Суда в постройке Техническая документация	Актуализированы требования в связи с принятием новой ревизии УИ ИМО	Циркуляр ИМО MEPC.1/Circ.795/Rev.9
Часть VI, пункт 2.6.12	Суда в постройке Техническая документация	Актуализирована ссылка в связи с принятием поправок к Руководству ИМО	Резолюция ИМО MEPC.374(80)
Часть VI, пункт 2.6.13.2	Суда в постройке Техническая документация	Актуализирована ссылка в связи с принятием поправок к Руководству ИМО	Резолюция ИМО MEPC.374(80)

ЧАСТЬ I. ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В пункт 1.1.2 вносятся следующие изменения:

~~«1.1.2 Для вновь строящихся судов применяются правила и изменения к ним, действующие на дату подписания контракта на постройку судна (серии однотипных судов) или, при его отсутствии, на дату закладки киля судна³ в соответствии с положениями раздела 1 Общих положений о классификационной и иной деятельности Регистра.».~~

Сноски «3» исключаются.

1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Пункт 1.2.1. В определение «Вредное вещество» вносятся следующие изменения:

«Вредное вещество – любое вещество, которое при попадании в воду способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской флоре и фауне, ухудшить условия отдыха или помешать другому правомерному использованию водной среды, и включает любое вещество, подлежащее контролю настоящими Правилами.».

Вводится новое определение «Безэкипажная несамоходная баржа» следующего содержания:

«Безэкипажная несамоходная баржа означает судно, которое:
для целей части II «Конструкция, оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения нефтью»;

не приводится в движение механическими средствами;

не перевозит нефть;

на котором отсутствуют механизмы, при работе которых может использоваться нефть или в результате эксплуатации которых могут образовываться нефтяные остатки (шлам);

на котором отсутствуют топливный танк, танк смазочного масла, сборный танк нефтесодержащих льяльных вод и танк нефтяных остатков (шлама); и

на котором отсутствуют люди и животные;

для целей части IV «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения сточными водами»:

не приводится в движение механическими средствами;

на котором отсутствуют люди и животные;

не используется для хранения сточных вод во время перевозок; и

на котором отсутствуют устройства, которые могли бы стать источниками сточных вод;

для целей части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы»:

не приводится в движение механическими средствами;
не имеет систем, оборудования и/или механизмов, которые могут быть источниками выбросов, подпадающих под требования настоящей части; и
на котором отсутствуют люди и животные.».

В определении «Электронный журнал регистрации» последнее предложение исключается.

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

2.1 ВИДЫ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

Вводится **новый пункт 2.1.1.6** следующего содержания:

«**2.1.1.6** Безэкипажная несамоходная баржа может быть освобождена от первоначального и/или периодических освидетельствований на период не более пяти лет при условии проведения освидетельствования в соответствии с процедурами, указанными в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.892.».

Вводится **новый пункт 2.1.3.4** следующего содержания:

«**2.1.3.4** Безэкипажная несамоходная баржа может быть освобождена от первоначального и/или периодических освидетельствований на период не более пяти лет при условии проведения освидетельствования в соответствии с процедурами, указанными в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.892.».

Вводится **новый пункт 2.1.5.6** следующего содержания:

«**2.1.5.6** Безэкипажная несамоходная баржа может быть освобождена от первоначального и/или периодических освидетельствований на период не более пяти лет при условии проведения освидетельствования в соответствии с процедурами, указанными в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.892.».

В **пункт 2.1.6** вносятся следующие изменения:

«**2.1.6** В части предотвращения загрязнения атмосферы двигателем каждый двигатель, на который распространяются требования 2.2 части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы», подлежит перечисленным ниже освидетельствованиям:

.1 первичному освидетельствованию на предприятии-изготовителе в соответствии с ~~Техническим кодексом по NO_x~~ 2.2.9 части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы»;

.2 первоначальному освидетельствованию после монтажа на судне до ввода двигателя в эксплуатацию в соответствии с Процедурой, приведенной в одобренном

согласованных Техническом файле по NO_x или Техническом паспорте выбросов этого двигателя, что применимо;

.3 очередному, промежуточному и ежегодному освидетельствованиям, которые проводятся как часть освидетельствований судна, чтобы убедиться, что двигатель продолжает полностью удовлетворять требованиями 2.2 части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы»—Правил—и Технического кодекса по NO_x.

По результатам первоначального и периодических освидетельствований судовых двигателей, на которые распространяются требования 2.1 — 2.5 части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы», в пункте 2.2.1 части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы» Свидетельства (форма 2.4.18RF) делаются соответствующие отметки в соответствии с руководством в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.849.».

Пункт 2.1.9. Последний абзац исключается.

2.2 ОБЪЕМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ ОБОРУДОВАНИЯ

Таблица 2.2.1. Сноска «1» заменяется текстом следующего содержания:

«* При очередных освидетельствованиях отбор проб производится в присутствии инспектора Регистра с последующим предоставлением предоставляются результаты анализа проб, проведенного признанной лабораторией.».

ЧАСТЬ II. КОНСТРУКЦИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

3 ТРЕБОВАНИЯ К НЕФТЕНАЛИВНЫМ СУДАМ

3.2 ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОГО ВЫЛИВА НЕФТИ, РАЗМЕРЫ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ И УСТРОЙСТВО ТРУБОПРОВОДОВ НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ

В пункты 3.2.1.1 и 3.2.1.2 вносятся следующие изменения:

«.1 среднего вылива нефти для нефтеналивного и комбинированного судна дедвейтом 5000 т и более;

.2 размеров грузовых танков для нефтеналивного судна дедвейтом менее 5000 т. и валовой вместимостью 150 и более.».

3.4 ОТСТОЙНЫЕ ТАНКИ

В пункт 3.4.1 вносятся следующие изменения:

«.3.4.1 На каждом нефтеналивном судне валовой вместимостью 150 и более, а также судне, не являющемся нефтеналивным, но имеющим грузовые помещения, специально построенные и используемые для перевозки нефти наливом, суммарная

вместимость которых составляет 1000 м³ и более, должны быть предусмотрены отстойные танки, а также средства очистки грузовых танков и перекачки промывочной воды из грузовых в отстойные танки в соответствии с правилом 29 Приложения I к МАРПОЛ 73/78.».

Вводятся **новые пункты 3.4.2 и 3.4.3** следующего содержания:

3.4.2 Требования 3.4.1 не применяются к судам, занятым исключительно в рейсах продолжительностью не более 72 часов и с удалением от ближайшего берега не более 50 миль, при условии, что судно сохраняет на борту все нефтесодержащие смеси для последующей сдачи в приемные сооружения.

3.4.3 Если предусмотрен трубопровод для перекачки нефтесодержащих смесей из машинных помещений в отстойный танк, он должен включать средства, исключающие обратное поступление груза и газов в машинные помещения.».

3.5 СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАМЕРА, РЕГИСТРАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ

В **пункт 3.5.1.1** вносятся следующие изменения:

«**1** судно совершает рейсы ~~в морских районах, входящих в состав особых районов~~ особом морском районе Балтийского моря, границы которого определены Приложением I к МАРПОЛ 73/78 с поправками, внесенными резолюцией ИМО МЕРС.265(68) или в арктических водах РФ в границах, определенных Полярным кодексом в резолюции ИМО МЕРС.264(68), а также на внутренних водных путях Российской Федерации; и/или».

Пункт 3.5.1.2. В первый абзац вносятся следующие изменения:

«**2** судно совершает рейсы исключительно в морских районах за пределами ~~особого района~~ или арктических вод на расстоянии менее не более 50 морских миль от ближайшего берега.».

3.8 ТРЕБОВАНИЯ К ДВОЙНОМУ КОРПУСУ НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ

В **пункт 3.8.1** вносятся следующие изменения:

«**3.8.1** Нефтеналивные суда ~~дедвейтом 600 т и более~~ должны быть оборудованы двойным корпусом и двойным дном в соответствии с указанным ниже в 3.8.23 — 3.8.6. Грузовые танки по всей длине должны быть защищены балластными танками или отсеками, не являющимися нефтяными или топливными танками.».

Пункт 3.8.3. В первый абзац вносятся следующие изменения:

«**3.8.3** Каждое нефтеналивное судно ~~дедвейтом 600 т и более, но менее 5000 т~~ должно отвечать следующим требованиям:».

4 СЕПАРАТОРЫ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В пункты 4.1.1 — 4.1.3 вносятся следующие изменения:

4.1.1 Любое судно валовой вместимостью 400 и более должно быть оснащено сепаратором льяльных вод (сепаратором) одобренного типа, ~~а любое при этом судно~~ валовой вместимостью 10 000 и более должно быть оснащено сепаратором одобренного типа, оборудованным сигнализатором одобренного типа и автоматическим запорным устройством. При необходимости сброса нефтесодержащих вод в особом морском районе Балтийского моря, указанном в правиле 1 Приложения I к МАРПОЛ 73/78, сигнализатор и автоматическое запорное устройство требуются для судна валовой вместимостью 400 и более.

4.1.2 При эксплуатации только в ~~на внутренних водных путях и в особых морских районах, указанных в правиле 1 Приложения I к МАРПОЛ 73/78, особом морском районе Балтийского моря~~ или в Арктических водах в границах, определенных Полярным кодексом в резолюции ИМО МЕРС.265(68) или в указанных районах и на внутренних водных путях, судно может быть освобождено от выполнения требования 4.1.1 при условии наличия на судне сборного танка льяльных нефтесодержащих вод достаточной вместимости для полного их сохранения на борту и достаточного количества портов и терминалов, куда заходит судно, оборудованных приемными сооружениями для ~~сдачи нефтяных остатков и нефтесодержащих вод их приема~~.

4.1.3 Любое судно валовой вместимостью менее 400 должно быть оснащено, насколько это практически возможно и целесообразно, оборудованием в соответствии с ~~8.1 4.1.1, с учетом 4.1.4, либо оборудованием в соответствии с 4.1.1 8.1 для сохранения нефтесодержащих вод и их последующей сдачей в приемные сооружения, либо оборудованием в соответствии с 4.1.1.~~».

5 СИГНАЛИЗАТОРЫ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В пункт 5.1.1 вносятся следующие изменения:

5.1.1 Сигнализаторы одобренного типа должны быть установлены в случае установки сепараторов на суда, указанные в 4.1.1 ~~и на суда валовой вместимостью 10 000 и более, указанные в 4.1.2 4.1.4.~~».

7 СИСТЕМЫ ПЕРЕКАЧКИ, СДАЧИ И СБРОСА НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ

7.2 ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМАМ ПЕРЕКАЧКИ И СДАЧИ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ

В пункт 7.2.1.1.4 вносятся следующие изменения:

«4 если предусмотрен кингстонный ящик с клапанами, постоянно соединенный с системой грузовых трубопроводов, с использованием средств принудительного закрытия должны быть предусмотрены клапан на кингстонном ящике и запорный клапан на соединяющем трубопроводе. Дополнительно предусматривается устройство, расположенное в системе трубопроводов, предотвращающее при всех условиях заполнение грузом участка трубопровода между кингстонным клапаном и запорным клапаном.».

Пункт 7.2.2.1. В последний абзац вносятся следующие изменения следующего содержания, а пункт дополняется новым абзацем:

«На высокоскоростных судах с динамическим принципом поддержания валовой вместимостью менее 400 и других судах менее 200, конструктивные особенности которых не позволяют устройству системы трубопроводов для сдачи и/или установку собственных средств выдачи, с учетом 8.1.2 и 8.2.2, такие трубопроводы и средства могут не предусматриваться при условии обеспечения сдачи льяльных вод и нефтяных остатков альтернативными методами, являющимися не менее эффективными. На указанных судах при наличии судовой системы трубопроводов для сдачи в качестве откачивающих средств могут применяться перекачивающие средства приемных устройств.»

Запорная арматура систем выдачи нефтесодержащих смесей и сброса очищенных нефтесодержащих льяльных вод должна иметь возможность опломбирования.».

8 СБОРНЫЕ ТАНКИ

8.1 ТАНКИ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД

В пункт 8.1.2 вносятся следующие изменения:

«8.1.2 На судах валовой вместимостью менее 400, высокоскоростных судах, судах длиной по конструктивной ватерлинии менее 25 метров и суммарной мощностью всех двигателей менее 220 киловатт, а также судах валовой вместимостью менее 400, на которых конструктивные особенности не позволяют оборудовать танком льяльных вод, допускается накопление нефтесодержащих льяльных вод в льялах машинных помещений в количестве, допускаемом «Информацией об остойчивости судна» с последующей их сдачей в приемные сооружения.»

8.2 ТАНКИ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА)

В пункт 8.2.2 вносятся следующие изменения:

~~«8.2.2 Любое судно валовой вместимостью менее 400, эксплуатируемое на внутренних водных путях, с учетом типа его силовой установки и продолжительности рейса, оборудованное сепаратором льяльных вод и/или установками для сепарирования топлива или масла, в результате работы которых образуется шлам, должно быть оборудовано танком или танками нефтяных остатков (шлама), минимальная вместимость которых рассчитывается в соответствии с 8.2.1.~~

~~Данное требование не распространяется на суда с суммарной мощностью всех двигателей внутреннего сгорания менее 220 кВт, а также на суда с динамическим принципом поддержания.~~

Другие суда, указанной валовой вместимости, с учетом типа силовой установки и продолжительности рейса, оборудуются танками нефтяных остатков (шлама) насколько это практически осуществимо.»

Пункт 8.2.4. В первый абзац вносятся следующие изменения:

~~«8.2.4 Для судов валовой вместимости 400 и более нНапорные трубопроводы насосов системы, указанной в 8.2.3, не должны соединяться с трубопроводом льяльных вод, кроме общего трубопровода, ведущего к стандартным сливным соединениям, указанным в 7.2.2.1.»~~

Пункт 8.2.5. В первое предложение вносятся следующие изменения:

~~«8.2.5 Для судов валовой вместимости 400 и более нНа трубопроводах танка нефтяных остатков (шлама) и трубопроводах льяльных вод должны быть установлены невозвратно-запорные клапаны для полного исключения попадания нефтяных остатков (шлама) в трубопроводы льяльных вод, в танк льяльных вод, в льяла машинного отделения и сепаратор льяльных вод.»~~

8.3 КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СБОРНЫХ ТАНКОВ

Вводится новый пункт 8.3.2.5 следующего содержания:

«5 средствами замера уровня содержимого.»

10 ЗАЩИТА ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ СУДОВ

10.2 ТРЕБОВАНИЯ

Пункт 10.2.5. В последнее предложение вносятся следующие изменения:

«Клапаны должны закрываться в случае отказа системы дистанционного управления и должны быть постоянно закрыты на внутренних водных путях, когда

в танке содержится топливо, за исключением того, что они могут быть открыты во время операций по перекачке топлива.».

12 ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ И ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ В КАЧЕСТВЕ ТОПЛИВА В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

Название и текст раздела исключаются.

ЧАСТЬ III. КОНСТРУКЦИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ НАЛИВОМ

7 ТРЕБОВАНИЯ К ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ ХИМОВОЗАМИ

В пункт 7.1 вносятся следующие изменения:

«**7.1** Суда иные, чем химовозы или наливные суда для перевозки вредных жидких веществ, такие как ~~морские суда снабжения~~ суда обеспечения, должны соответствовать применимым положениям резолюции ИМО А.1122(30). Сухогрузные суда, на которых допускается перевозка растительных масел наливом, должны соответствовать применимым положениям резолюции ИМО МЕРС.148(54).».

ЧАСТЬ IV. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ

1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Пункт 1.1. Вводится новое определение следующего содержания:

«Шлам сточных вод – нерастворимые отходы, выделяемые в процессе обработки сточных вод в установке обработки сточных вод на борту судна.».

3 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СБОРА, ХРАНЕНИЯ, ОБРАБОТКИ И СБРОСА СТОЧНЫХ И ХОЗЯЙСТВЕННО-БЫТОВЫХ ВОД

3.2 СБОРНЫЕ ТАНКИ

Вводятся новые пункты 3.2.7 — 3.2.10 следующего содержания:

«**3.2.7** При наличии установки обработки сточных вод, если в результате ее работы образуется шлам сточных вод, подлежащий удалению, объем сборного танка сточных вод должен обеспечивать накопление отходов с учетом объема шлама, когда отдельный сборный танк/цистерна для шлама не предусматривается.

3.2.8 Если предусмотрен отдельный танк/цистерна для сбора шлама сточных вод, его объем должен обеспечивать накопление шлама в течении рейсов с учетом условий эксплуатации судна. Расчетное количество образования шлама

принимается 0,8 — 1,0 % от объема обработанных сточных вод, если отсутствуют данные изготовителя установки обработки сточных вод.

3.2.9 На высокоскоростных судах, а также на судах длиной менее 25 метров, конструктивные особенности которых не позволяют устройство сборных танков для хранения сточных вод, накопление сточных вод может допускаться в накопительных емкостях портативных туалетов, размещаемых в санузлах, оборудованных искусственной или естественной вытяжной вентиляцией достаточной производительности, с последующей сдачей этих сточных вод в приемные устройства. Указанное оборудование должно быть изготовлены для этих целей, снабжено средствами герметизации отверстий и горловин, иметь соответствующую маркировку, инструкцию по обслуживанию и возможность транспортировки.

3.2.10 Минимальное количество образующихся сточных и хозяйственно-бытовых вод определяется, используя рекомендуемые удельные значения накопления, указанные в таблице 3.2.10. Допускается применение других значений накопления на основании опыта эксплуатации аналогичных судов по типу, числа людей на борту, учета района и условий эксплуатации.».

После пункта 3.2.10 вводится **новая таблица 3.2.10** следующего содержания:

«Таблица 3.2.10

№	Обозначение	Размерность	Удельное значение накопления для:			
			пассажирских судов	грузовых судов	судов, совершающих рейсы продолжительностью менее суток	судов с непрерывным нахождением людей на борту менее 12 ч. в день
1	Сточные воды	л/ (чел. в сутки)	25 для вакуумных систем 50 для гравитационных систем			3
2	Хозяйственно-бытовые воды		300	150	50	7

».

3.5 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ СТОЧНЫХ И ХОЗЯЙСТВЕННО-БЫТОВЫХ ВОД

Пункт 3.5.1. В первый и второй абзацы вносятся следующие изменения:

«3.5.1 Каждое судно должно быть оборудовано трубопроводом для сдачи сточных и хозяйственно-бытовых вод в приемные сооружения, с учетом указанного в 3.2.9.

Трубопровод должен быть выведен на оба борта. ~~Трубопровод может быть выведен.~~ Допускается вывод трубопровода в одном месте, при условии возможности обеспечения выдачи сточных вод на оба борта. Сливные патрубки должны устанавливаться в удобных для присоединения шлангов местах и должны быть оснащены сливными соединениями с фланцами в соответствии с рис. 3.5.1, за

исключением указанного в 3.5.5, когда в качестве откачивающих средств применяются перекачивающие средства приемных устройств, а также должны иметь отличительные планки.».

В пункт 3.5.5 вносятся следующие изменения:

«**3.5.5** Для удаления сточных и хозяйственно-бытовых вод из сборных танков следует предусмотреть два насоса. Взамен одного из насосов допускается установка эжектора. С учетом назначения судна и условий его эксплуатации, может быть допущен один насос. На высокоскоростных судах, а также на судах длиной менее 25 метров, в качестве откачивающих средств допускается применение перекачивающих средств приемных устройств.».

ЧАСТЬ V. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ

3 ОБЪЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ

В пункт 3.2 вносятся следующие изменения:

«**3.2** На каждом судне валовой вместимостью 100 и более или на каждом судне, на котором допускается перевозка 15 или более человек, а также на стационарных и плавучих платформах должен иметься и выполняться одобренный План управления мусором. ~~При рассмотрении и одобрении Планов управления мусором следует учитывать требования,~~ разработанный с учетом требований резолюции ИМО МЕРС.220(63).».

4 ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ СБОРА, ХРАНЕНИЯ И ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА

4.2 УСТРОЙСТВА ДЛЯ СБОРА И ХРАНЕНИЯ МУСОРА

Пункт 4.2.9 заменяется следующим текстом:

«**4.2.9** На высокоскоростных судах валовой вместимостью менее 100, а также на судах длиной менее 25 метров, когда размещение необходимого количества контейнеров затруднено, допускается сбор мусора в маркированную прочную пластиковую упаковку с хранением во внутренних вентилируемых помещениях судна или специально предусмотренных местах и последующей сдачей в приемные сооружения.».

Вводится **новый пункт 4.2.10** следующего содержания:

«**4.2.10** Минимальное количество образующегося мусора определяется, используя рекомендуемые удельные значения накопления, указанные в таблице 4.2.10. Допускается применение других значений накопления на основании опыта

эксплуатации аналогичных судов по типу, числа людей на борту, учета района и условий эксплуатации.».

После пункта 4.2.10 вводится новая таблица 4.2.10 следующего содержания:

«Таблица 4.2.10

№	Обозначение	Размерность	Удельное значение накопления
1	Пластик	м ³ / (чел. в сутки)	0,004
2	Сухой бытовой мусор		0,002
3	Твердые пищевые отходы		0,002
4	Кулинарный жир	л/ (чел. в сутки)	0,04

».

ЧАСТЬ VI. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Пункт 1.2.1. В определение «Выброс» вносятся следующие изменения:

«Выброс – любой выпуск в атмосферу с судов вредных веществ, подлежащих контролю в соответствии с требованиями Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 настоящей части.».

В определение «Значительное (существенное) переоборудование» вносятся следующие изменения:

~~«Значительное (существенное) переоборудование – переоборудование судна в отношении главы 4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 2.6 настоящей части:~~

~~которое существенно изменяет размерения, грузместимость или мощность двигателя судна; или~~

~~которое изменяет тип судна; или~~

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

~~которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что, если бы оно являлось новым судном, оно подпадало бы под действие соответствующих положений МАРПОЛ 73/78, не применимых к нему как к существующему судну; или~~

~~которое существенно изменяет энергоэффективность судна и включает любые модификации, которые могут привести к тому, что достигнутый EEDI судна может превысить применимое значение требуемого EEDI, рассчитанного в соответствии с правилом 21 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 2.6.5;».~~

В определение «Требуемый Конструктивный коэффициент энергоэффективности судна (требуемый EEDI)» вносятся следующие изменения:

Требуемый Конструктивный коэффициент энергоэффективности судна (требуемый EEDI) – максимальная величина достигнутого EEDI, допускаемая ~~правилом 21 главы 4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 2.6.5.~~».

В определение «Значительное переоборудование в отношении контроля выбросов окислов азота (NO_x)» вносятся следующие изменения:

«Значительное переоборудование в отношении контроля выбросов окислов азота (NO_x) – модификация судового дизельного двигателя 19 мая 2005 г. или после этой даты, который еще не освидетельствован в соответствии со стандартами, указанными в 2.2.6, в результате которой:

.1 двигатель заменен судовым дизельным двигателем, или установлен дополнительный судовый дизельный двигатель; или

.2 двигатель подвергся любой ~~существенной значительной~~ модификации; как определено в пересмотренном Техническом кодексе по NO_x 2008 г.; или

.3 максимальная длительная выходная мощность двигателя увеличена более чем на 10 % по сравнению с максимальной длительной выходной мощностью двигателя при его первоначальном освидетельствовании.».

В определение «Идентичный двигатель» вносятся следующие изменения:

«Идентичный двигатель – двигатель (см. циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 в последней ревизии), который по отношению к двигателю, подлежащему замене* имеет одинаковые:

конструкцию и тип;

номинальную мощность;

номинальную частоту вращения;

назначение;

число цилиндров;

тип топливной системы (в том числе при использовании программного управления впрыском топлива);

и одно из двух:

ответственные детали (узлы) и настройки, влияющие на выбросы, в отношении двигателей, не прошедших сертификацию в соответствии с требованиями Приложения VI к МАРПОЛ 73/78⁴ 2.2.10; или

принадлежность к той же группе двигателей или семейству двигателей, в отношении двигателей, прошедших сертификацию в соответствии с требованиями Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 2.2.10.».

* В тех случаях, когда замененный двигатель не будет доступен напрямую для сравнения с заменяющим двигателем на момент замены Дополнения Свидетельству IAPP, подтверждающего такую замену, следует убедиться, что все необходимые документы в отношении заменяемого двигателя доступны для того, чтобы можно было подтвердить, что заменяющий двигатель представляет собой «идентичный двигатель».

В определение «судовой дизельный двигатель» вносятся следующие изменения:

«Судовой дизельный двигатель – любой поршневой дизельный двигатель внутреннего сгорания, который работает на жидком топливе или на двух видах топлива (жидком и газовом) и к которому применяется ~~правило 13 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78~~ глава 2.2 настоящей части, включая ускорительные/комбинированные компаундные и бустерные системы, предусматривающие использование энергии выпускных газов двигателя для привода силовых газовых турбин, если таковые применяются. Кроме того, работающий на газовом топливе двигатель, который установлен на судне, построенном 01 марта 2016 г. или после этой даты, или работающий на газовом топливе дополнительный или неидентичный заменяющий двигатель, установленный в указанную дату или после нее, также считается судовым дизельным двигателем.».

В определение «**Существенная модификация судового дизельного двигателя**» вносятся следующие изменения:

~~«Существенная~~ Значительная модификация судового дизельного двигателя:

для двигателей, установленных на судах, построенных 19 мая 2005 г. или после этой даты, – любая модификация двигателя, которая может привести к превышению двигателем применимых пределов выбросов, указанных в ~~правиле 13 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78~~ главе 2.2.

для двигателей, установленных на судах, построенных до 19 мая 2005 г., - любая модификация двигателя, ~~в результате которой существующие характеристики выбросов, установленные методом упрощенных измерений, который описан в 6.3 Технического кодекса по NO_x, до его модификации, имеют превышение более 10 % от их первоначальных значений по результатам упрощенных измерений, проведенных после модификации двигателя~~ которая может привести к превышению существующих характеристик выбросов NO_x более чем на 10 %, как указано в 6.3.11 руководства по применению положений Технического Кодекса по контролю выбросов окислов азота из судовых дизельных двигателей Регистра.».

2 КОНТРОЛЬ ЗА ВЫБРОСАМИ С СУДОВ

2.2 ОКИСЛЫ АЗОТА (NO_x)

В пункт 2.2.1 вносятся следующие изменения:

«2.2.1 Требования по контролю выбросов окислов азота применяются:

к каждому дизельному двигателю мощностью более 130 кВт, установленному постоянно на борту судна, построенному 19 мая 2005 г. или после этой даты независимо от его валовой вместимости;

к каждому дизельному двигателю мощностью более 130 кВт, который подвергся значительному переоборудованию в отношении контроля выбросов окислов

азота 19 мая 2005 г. или после этой даты за исключением случаев, когда продемонстрировано, что такой двигатель является идентичной заменой двигателя, который он заменяет.».

В пункт 2.2.4 вносятся следующие изменения:

«2.2.4 В отношении значительного переоборудования, связанного с заменой судового дизельного двигателя неидентичным судовым дизельным двигателем или установкой дополнительного судового дизельного двигателя, применяются требования ~~2.2.6~~2.2.8, действующие во время замены или установки дополнительного двигателя. Время замены или установки дополнительного двигателя следует определять, как дату:

~~.1~~ контрактную дату поставки двигателя на судно; ~~в случае, когда двигатель установлен на борту судна и испытан по прямому назначению в пределах шести месяцев после даты, указанной в пунктах правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78;~~ или

~~.2~~ при отсутствии контрактной даты поставки – фактическую дату поставки двигателя на судно ~~в случае, когда двигатель установлен на борту судна и испытан по прямому назначению в пределах шести месяцев после даты, указанной в правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78,~~ при условии, что дата поставки документально подтверждена; или

~~.3~~ фактическую дату испытания двигателя на борту судна по прямому назначению ~~в случае, когда двигатель установлен на борту судна и испытан по прямому назначению на или через шесть месяцев после даты правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, что применимо.~~

Вышеуказанные даты являются датами значительного переоборудования и при необходимости должны быть указаны в Свидетельстве (форма 2.4.18RF) в пункте 8а, в строке «13.2.1.1 & 13.2.2».

Пункт 2.2.5 исключается.

Нумерация пунктов 2.2.6 — 2.2.15 и ссылки на них изменяются на 2.2.5 — 2.2.14 соответственно.

Пункт 2.2.5 (существующий пункт 2.2.6). В **первый абзац** вносятся следующие изменения:

«2.2.65 Если при замене судового дизельного двигателя 01 января 2021 г. или после этой даты установлено, что заменяющий двигатель не может отвечать стандартам, применяемым к двигателям этапа III, то этот заменяющий двигатель должен отвечать стандартам, применяемым к двигателям этапа II (определение этапов приведено далее в 2.2.98).»

В пункты 2.2.6 — 2.2.14 (существующие пункты 2.2.7 — 2.2.13) вносятся следующие изменения:

~~«2.2.76 В случае значительного переоборудования (замена судового дизельного двигателя на неидентичный или установка дополнительного судового дизельного~~

двигателя) 1 января 2000 г. или после этой даты, но до 1 июля 2010 г., следует применять УИ МАКО МРС20 (Rev.1 Apr 2014). Для идентификации двигателя при установке, является ли он идентичным двигателем, следует учитывать Единые толкования ИМО согласно циркуляру ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.7 в последней редакции.

2.2.87 Если какой-либо судовой дизельный двигатель (за исключением двигателей, указанных в 2.2.2) 19 мая 2005 или после этой даты был подвергнут существенной значительной модификации (см. определение в 1.2.1), или его максимальная длительная мощность была увеличена более чем на 10 % по сравнению с максимальной длительной мощностью этого двигателя при его первоначальном освидетельствовании, то выбросы окислов азота (~~рассчитанный как полный взвешенный выброс NO₂~~) из этого двигателя должны находиться в следующих пределах:

для судна, построенного до 19 мая 2005 г., – в соответствии со стандартом, применяемым к двигателям этапа I;

для судна, построенного 19 мая 2005 г. или после этой даты, – в соответствии со стандартами, применяемым на дату постройки судна. (стандарты, применимые для двигателей этапов I, II или III).

2.2.98 Эксплуатация каждого дизельного двигателя, к которому применимы требования 2.2.1, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный удельный средневзвешенный выброс NO₂), из ~~дизельного двигателя~~ находится в следующих пределах для нижеуказанных этапов соответствия дизельных двигателей этим требованиям:

I этап: дизельный двигатель установлен на судне, построенном 19 мая 2005 г. или после этой даты, но до 01 января 2011 г.:

17,0 г/кВт·ч, при n менее 130 об/мин;

$45,0 \times n^{(-0,20)}$ г/кВт·ч, при n , равном или более 130, но менее 2000 об/мин;

9,8 г/кВт·ч, при n , равном или более 2000 об/мин;

II этап: дизельный двигатель установлен на судне, построенном 1 января 2011 г. или после этой даты:

14,4 г/кВт·ч, при n менее 130 об/мин;

$44,0 \times n^{(-0,23)}$ г/кВт·ч, при n , равном или более 130, но менее 2000 об/мин;

7,7 г/кВт·ч, при n , равном или более 2000 об/мин.

III этап: дизельный двигатель установлен на судне, построенном 1 января 2021 г. или после этой даты и эксплуатирующемся в районе контроля выбросов NO_x этапа III Балтийского моря:

3,4 г/кВт·ч, при n менее 130 об/мин;

$9,0 \times n^{(-0,20)}$ г/кВт·ч, при n , равном или более 130, но менее 2000 об/мин;

2,0 г/кВт·ч, при n , равном или более 2000 об/мин.

Примечание. Во всех случаях n – номинальная частота вращения двигателя.

Стандарты этапа III не применяются к следующим двигателям:

судовой дизельный двигатель, установленный на судне длиной (L) (как определено в правиле 1.19 Приложения I к МАРПОЛ 73/78) менее 24 м, если оно специально спроектировано и используется исключительно в целях отдыха на воде; или

судовой дизельный двигатель, установленный на судне, общая мощность дизельных двигателей в соответствии с табличками изготовителя на двигателях,

менее 750 кВт, если продемонстрировано, что судно не может соответствовать стандарту этапа III из-за проектных или конструктивных ограничений; или

судовой дизельный двигатель, установленный на судне, построенном до 01 января 2021 г., валовой вместимостью менее 500 и с длиной (L) (как определено в правиле 1.19 Приложения I к МАРПОЛ 73/78) 24 м или более, если оно специально спроектировано и используется исключительно в целях отдыха на воде.

В случае судового дизельного двигателя, установленного на судне, которое находится на судовой верфи или судоремонтном предприятии, расположенных в районе контроля выбросов NO_x этапа III, стандарты выбросов NO_x этапа III временно не применяются в случаях и при условиях, указанных в правиле 13 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 (резолюция ИМО МЕРС.286(74)/328(76)). – «Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (Назначение Балтийского и Северного морей в качестве районов контроля выбросов NO_x по этапу III) (Информация, включаемая в накладную на поставку бункерного топлива)».

2.2.109 Дизельные двигатели, на которые распространяются данные требования, должны пройти первичное освидетельствование на стенде изготовителя с проведением испытаний в соответствии с 2.1 Руководства РС по применению положений Технического кодекса по NO_x . Для этих двигателей Регистром должны быть одобрены согласованы Технические файлы по NO_x или Технические паспорта выбросов двигателя, подготовленные изготовителем или заявителем на сертификацию двигателя.

Допускается проведение испытаний и освидетельствование проводить в соответствии с межгосударственными стандартами ГОСТ ISO 8178-4-2013 (ISO 8178-4:2007 и ГОСТ 31967-2012 (ISO 8178-1:2006) (в актуальной версии), что применимо.

2.2.110 При положительных результатах освидетельствования для базовых двигателей и для каждого двигателя группы или семейства двигателей Регистром должны быть выданы ~~Международные~~ свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы двигателем (Свидетельство EIAPP), формы 2.4.40 и 2.4.41 с Дополнениями (форма 2.4.41). В заголовках Свидетельства и Дополнения следует зачеркнуть слова «Международное/Международному».

2.2.121 Если в Дополнении к свидетельству EIAPP (форма 2.4.41) должна быть указана система для снижения выбросов NO_x , (система SCR), то эта система должна считаться компонентом двигателя и о ее наличии должно быть указано в Техническом файле/паспорте двигателя. Двигатель вместе с установленной системой SCR должен быть испытан при первичном освидетельствовании на стенде изготовителя в соответствии с 2.1.13 Руководства РС по применению положений Технического кодекса по NO_x с учетом соответствующих положений Руководства ИМО, принятого резолюцией ИМО МЕРС. 291(71) с поправками.

В случае, если судовой двигатель не может быть испытан совместно с системой SCR по техническим и практическим причинам, то при условии одобрения Регистром, должна применяться процедура первичного освидетельствования двигателя с этой системой в соответствии со схемой «B» в резолюции ИМО МЕРС. 291(71) с поправками. Эта процедура предусматривает испытание судового двигателя на стенде изготовителя без системы SCR, испытание отдельно камеры SCR с последующим подтверждающим испытанием двигателя совместно с этой системой на борту судна в объеме, предусмотренном вышеуказанным Руководством.

2.2.132 В случае, если для вышеуказанных двигателей одобрение Технических

файлов/паспортов по NO_x и выдача Свидетельства EIAEP (форма 2.4.40) произведена другими Администрациями или признанными организациями по их поручению, указанные документы могут быть признаны Регистром после их соответствующего рассмотрения.

2.2.143 Если на двигатели выданы Свидетельства EIAEP, подтверждающие их соответствие требованиям как стандарта этапа II, так и стандарта этапа III или только стандарта этапа II, то перед входом судна в район контроля выбросов NO_x этапа III или после выхода судна из этого района, изменение состояния двигателей относительно их соответствия вышеуказанным стандартам должно быть зафиксировано в надлежащем судовом журнале с указанием даты, времени и положения судна при изменении этого состояния. Это требование также распространяется на случай, когда есть необходимость переключения работы двигателей с одного стандарта на другой при нахождении судна в районе контроля выбросов NO_x .

2.2.154 При применении положений 2.3.5 в отношении качества судового топлива, в том числе о не превышении стандартов выбросов NO_x двигателями, если применяются биотопливо, синтетическое топливо, другие топлива, полученные иными, чем переработка нефти методами или смеси таких топлив, следует руководствоваться разделом 13 Единых толкований в циркуляре ИМО MEPC.1/Circ.795/Rev.7 в последней редакции».

2.3 ОКИСЛЫ СЕРЫ (SO_x)

Пункт 2.3.5. В первый абзац вносятся следующие изменения:

«Для судов валовой вместимостью 400 и более сведения о жидком топливе, поставленном и используемом на борту, регистрируются посредством накладных на поставку бункерного топлива, за исключением газового топлива, которые должны храниться на судне в течение трех лет с момента поставки топлива и сопровождаться типичным образцом топлива, за исключением образцов газового топлива, отобранным на приемном топливном коллекторе судна при помощи одного из следующих устройств:»

2.4 ЛЕТУЧИЕ ОРГАНИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ (VOC)

В название главы 2.4 вносятся следующие изменения:

«2.4 ЛЕТУЧИЕ ОРГАНИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ (VDOC)».

В пункт 2.4.1 вносятся следующие изменения:

2.4.1 Все нефтеналивные суда, принимающие груз в портах или терминалах, где установлены системы контроля выбросов паров ЛОС ~~которые подлежат контролю в отношении выбросов паров VOC~~, должны быть обеспечены системой сбора и выдачи паров груза, одобренной Регистром в соответствии с «Стандартами для систем контроля выбросов паров» (см. циркуляр ИМО MCS/Circ.585), а также требованиями 9.9

части VIII «Системы и трубопроводы» Правил классификации и постройки морских судов.».

2.6 ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ СУДОВ

Пункт 2.6.3. В последнее предложение седьмого абзаца вносятся следующие изменения:

«При определении специализированных судов для перевозки тяжеловесных грузов следует руководствоваться ~~рекомендацией МАКО № 170 (May 2022) (документ доступен на сайте МАКО (www.iacs.org.uk))~~ едиными толкованиями в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.795 в последней редакции;».

В **пункты 2.6.6.1 — 2.6.6.4** вносятся следующие изменения:

«2.6.6.1 Уменьшающий фактор «X» фазы «0» применяется для следующих новых судов: навалочных судов, комбинированных судов, контейнеровозов, газовозов, судов для перевозки генеральных грузов, судов для перевозки охлажденных грузов и наливных судов;

.1 контракт на постройку которых заключен в фазе «0» и поставка которых осуществляется до 01 января 2019 г.; или

.2 контракт на постройку которых заключен до фазы «0» и поставка которых осуществляется на или после 01 июля 2015 г., но до 1 января 2019 г.; или; при отсутствии контракта на постройку;

.3 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки на или после 01 июля 2013 г., но до 01 июля 2015 г., и поставка которых осуществляется до 01 января 2019 г.; или

.4 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки до 01 июля 2013 г. и поставка которых осуществляется на или после 01 июля 2015 г., но до 01 января 2019 г.

2.6.6.2 Уменьшающий фактор «X» фазы 1 применяется для следующих новых судов: навалочных судов, комбинированных судов, контейнеровозов, круизных пассажирских судов, газовозов, судов для перевозки генеральных грузов, газовозов LNG, судов для перевозки охлажденных грузов, грузовых судов ро-ро, грузовых судов ро-ро (автомобилевозов), пассажирских судов ро-ро и наливных судов; для судов, для которых фаза 1 начинается 01 января 2015 года;

.1 контракт на постройку которых заключен в фазе 1 и поставка которых осуществляется до 01 января 2024 г.; или

.2 контракт на постройку которых заключен до фазы 1 и поставка которых осуществляется на или после 01 января 2019 г., но до 01 января 2024 г.; или при отсутствии контракта на постройку;

.3 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки на или после 01 июля 2015 г., но до 01 июля 2020 г., и поставка которых осуществляется до 01 января 2024 г.; или

.4 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки до 01 июля 2015 г. и поставка которых осуществляется на или после 1 января 2019 г., но до 01 января 2024 г.;

для судов, для которых фаза 1 начинается 01 сентября 2015 года:

.5 контракт на постройку которых заключен в фазе 1 и поставка которых осуществляется до 01 января 2024 г.; или

.6 контракт на постройку которых заключен до фазы 1 и поставка которых осуществляется на или после 01 сентября 2019 г., но до 01 января 2024 г.;

или при отсутствии контракта на постройку:

.7 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки на или после 01 марта 2016 г., но до 01 июля 2020 г., и поставка которых осуществляется до 01 января 2024 г.; или

.8 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки до 01 марта 2016 г. и поставка которых осуществляется на или после 01 сентября 2019 г., но до 01 января 2024 г.

2.6.6.3 Понижающий коэффициент X фазы 2 применяется для следующих новых судов: навалочных судов, комбинированных судов, контейнеровозов, круизных пассажирских судов, газозовов, судов для перевозки генеральных грузов, газозовов LNG, судов для перевозки охлажденных грузов, грузовых судов ро-ро, грузовых судов ро-ро (автомобилевозов), пассажирских судов ро-ро и наливных судов:

для типов судов, для которых фаза 2 заканчивается 31 марта 2022 г.:

.1 контракт на постройку которых заключен в фазе 2 и поставка которых осуществляется до 01 апреля 2026 г.; или

.2 контракт на постройку которых заключен до фазы 2 и поставка которых осуществляется 1 января 2024 г. или после этой даты, но до 01 апреля 2026 г.;
или при отсутствии контракта на постройку:

.3 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 01 июля 2020 г. или после этой даты, но до 01 октября 2022 г. и поставка которых осуществляется до 01 апреля 2026 г.; или

.4 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки до 01 июля 2020 г. и поставка которых осуществляется 1 января 2024 г. или после этой даты, но до 01 апреля 2026 г.;

для типов судов, для которых фаза 2 заканчивается 31 декабря 2024 г.:

.5 контракт на постройку которых заключен в фазе 2 и поставка которых осуществляется до 01 января 2029 г.; или

.6 контракт на постройку которых заключен до фазы 2 и поставка которых осуществляется 01 января 2024 г. или после этой даты, но до 01 января 2029 г.;
или при отсутствии контракта на постройку:

.7 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 01 июля 2020 г. или после этой даты, но до 01 июля 2025 г. и поставка которых осуществляется до 01 января 2029 г.; или

.8 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки до 01 июля 2020 г. и поставка которых осуществляется 1 января 2024 г. или после этой даты, но до 01 января 2029 г.

2.6.6.4 Уменьшающий фактор X фазы 3 применяется для следующих новых судов: навалочных судов, комбинированных судов, контейнеровозов, круизных пассажирских судов, газозовов, судов для перевозки генеральных грузов, газозовов LNG, судов для перевозки охлажденных грузов, грузовых судов ро-ро, грузовых судов ро-ро (автомобилевозов), пассажирских судов ро-ро и наливных судов:

для судов, для которых фаза 3 начинается 01 апреля 2022 года и после этой даты:

.1 контракт на постройку которых заключен в фазе 3; или, ~~при отсутствии контракта на постройку~~

.2 контракт на постройку которых заключен до фазы 3 и поставка которых осуществляется 01 апреля 2026 г. или после этой даты;

или при отсутствии контракта на постройку:

~~.3~~ киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки на или после 1 июля 2025-01 октября 2022 г. или после этой даты; или

~~.3.4~~ поставка которых осуществляется на или после 1 января 2029 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки до 01 октября 2022 г. и поставка которых осуществляется 01 апреля 2026 г. или после этой даты;

для судов, для которых фаза 3 начинается 01 января 2025 года и после этой даты:

.5 контракт на постройку которых заключен в фазе 3; или

.6 контракт на постройку которых заключен до фазы 3 и поставка которых осуществляется 1 января 2029 г. или после этой даты;

или при отсутствии контракта на постройку:

.7 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 01 июля 2025 или после этой даты; или

.8 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки до 01 июля 2025 г. и поставка которых осуществляется 01 января 2029 г. или после этой даты.».

Пункт 2.6.12. В первый абзац вносятся следующие изменения:

«**2.6.12** В соответствии с Руководством по освидетельствованию и сертификации EEDI, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.365(79) с поправками, внесенными резолюцией ИМО МЕРС.374(80), освидетельствование судна в части требований по EEDI должно быть выполнено в два этапа:».

Пункт 2.6.13.2. В последний абзац вносятся следующие изменения:

«Для судов, к которым применяются требования 2.2.5.7 резолюции ИМО МЕРС.364(79), таблица нагрузок судовой электростанции подтверждается в соответствии с Дополнением 2 к Руководству 2022 года по освидетельствованию и сертификации EEDI, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.365(79) с поправками, внесенными резолюцией ИМО МЕРС.374(80).».

Российский морской регистр судоходства

**Бюллетень изменений
к Правилам по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся
в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации**

Утверждено: 24-220860

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191181, г. Санкт-Петербург, ул. Миллионная, д. 7, литера А
www.rs-class.org/ru/