



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 313-04-1711ц

от 01.03.2022

Касательно:

изменений в Руководство по применению положений международной конвенции МАРПОЛ 73/78, 2022, НД № 2-030101-049 в связи с вступлением в силу резолюции ИМО МЕРС.324(75)

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке и эксплуатации

Дата вступления в силу:¹

01.04.2022

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1+11

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к части II «Конструкция, оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения нефтью» и части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в связи с вступлением в силу 1 апреля 2022 г. резолюции ИМО МЕРС.324(75), а также с учетом новой ревизии циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5, резолюции ИМО МЕРС.332(76) и опыта технического наблюдения в Руководство по применению положений Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Довести содержание настоящего циркулярного письма до сведения инспекторского состава подразделений РС, заинтересованных организаций и лиц в регионе деятельности подразделений РС.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при рассмотрении и одобрении технической документации для судов в постройке и эксплуатации с 01.04.2022 года, если иное не указано в таблице 2.6.4 и в соответствующих пунктах вышеуказанного Руководства.

Перечень измененных и/или дополненных пунктов/глав/разделов:

часть II: пункт 14.2

часть VI: пункты 1.2.1, 2.2.3 — 2.2.12, 2.3.2, 2.3.5 — 2.3.9, 2.6.3, таблица 2.6.4, пункты 2.6.5.3, 2.6.5.4 и таблица 2.6.6

приложение 1

Исполнитель: Петров М.В.

313

+7(812) 570-43-11

Система «Тезис» № 22-13052

¹ Служебные отметки для ГУР (ненужное зачеркнуть): связано / не связано с вступлением в силу обязательных международных / национальных требований / требуется срочное внедрение.

**Информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом
(для включения в Перечень изменений к соответствующему Изданию РС)**

| № | Изменяемые пункты/главы/разделы | Информация по изменениям | № и дата циркулярного письма, которым внесены изменения | Дата вступления в силу |
|---|--|---|---|------------------------|
| 1 | Часть II, пункт 14.2 | Уточнены требования в соответствии с правилом 39.3 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 2 | Часть VI, пункт 1.2.1 | Уточнено определение «Значительное (существенное) переоборудование». В определении «Идентичный двигатель» ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.2 заменена ссылкой на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5. Введены новые определения «Образец используемого топлива», «Образец, находящегося на борту топлива», «Образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ», «Содержание серы в топливе» и «Топливо с низкой температурой вспышки» с учетом резолюции ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 3 | Часть VI, пункт 2.2.3 | Уточнена ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5; часть требований перенесена в новые пункты 2.2.4 — 2.2.6 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 4 | Часть VI, пункты 2.2.4 — 2.2.12 | Введены новые пункты 2.2.4 — 2.2.6 (требования частично перенесены из существующего пункта 2.2.3). Нумерация существующих пунктов 2.2.4 — 2.2.9 изменена на 2.2.7 — 2.2.12 соответственно | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 5 | Часть VI, пункт 2.2.9 (новый номер 2.2.12) | Уточнена ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 6 | Часть VI, пункт 2.3.2 | Уточнены требования в соответствии с правилом 14.6 Приложения VI МАРПОЛ 73/78 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 7 | Часть VI, пункт 2.3.5 | Уточнены требования в соответствии с правилом 18.5 Приложения VI МАРПОЛ 73/78 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 8 | Часть VI, пункт 2.3.6 | Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 9 | Часть VI, пункт 2.3.7 | Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |

| № | Изменяемые пункты/главы/разделы | Информация по изменениям | № и дата циркулярного письма, которым внесены изменения | Дата вступления в силу |
|----|---------------------------------|---|---|------------------------|
| 10 | Часть VI, пункт 2.3.8 | Введен новый пункт, содержащий требования, учитывающие резолюцию ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 11 | Часть VI, пункт 2.3.9 | Введен новый пункт, содержащий требования, учитывающие резолюцию ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 12 | Часть VI, пункт 2.6.3 | Внесены изменения с учетом резолюций ИМО МЕРС.324(75) и МЕРС.332(76) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 13 | Часть VI, таблица 2.6.4 | Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 14 | Часть VI, пункт 2.6.5.3 | Внесены изменения с учетом циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 15 | Часть VI, пункт 2.6.5.4 | Внесены изменения с учетом циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 16 | Часть VI, таблица 2.6.6 | Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.324(75) | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |
| 17 | Приложение 1 | Внесены изменения в связи с отменой Санитарных правил для морских судов, утвержденных в 1982 г. | 313-04-1711ц от 01.03.2022 | 01.04.2022 |

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78, 2022,

НД № 2-030101-049

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

14 ПРИМЕНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ I К МАРПОЛ 73/78 К ПБУ, МСП И ПНК

1 **Пункт 14.2** заменяется следующим текстом:

«**14.2** При освидетельствовании ПНК, устроенных как FPSO или FSU в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.311(73) «Руководство 2018 года по применению требований Приложения I МАРПОЛ к FPSO и FSU», на соответствие Приложению I к МАРПОЛ 73/78 в дополнение к требованиям правила 39.2 Приложения I должны приниматься во внимание положения вышеуказанной резолюции.».

ЧАСТЬ VI. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2 **Пункт 1.2.1.** Определение «Значительное (существенное) переоборудование» заменяется следующим текстом:

«Значительное (существенное) переоборудование — переоборудование судна в отношении главы 4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78: которое существенно изменяет размерения, грузовместимость 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.

При отсутствии изменений в конструкции судна уменьшение назначенной высоты надводного борта, а также временное увеличение назначенного надводного борта в связи с ограничением дедвейта или осадки при заходе в порт, не должно рассматриваться как значительное переоборудование судна. Однако увеличение назначенного надводного борта, за исключением его временного увеличения, должно рассматриваться как значительное переоборудование (циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5).

В любом случае следует получить указания Администрации флага, чтобы определить, является ли изменение значительным переоборудованием, с целью применения требований по энергоэффективности судов. Термины «новое судно/существующее судно», указанные в определении «Значительное (существенное) переоборудование судна», следует применять так же, как и в правиле 1.9.1.4 Приложения I к МАРПОЛ 73/78.».

В определении «Идентичный двигатель» ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.2 заменяется ссылкой на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5.

После определения «Новое судно» вводятся новые определения «Образец используемого топлива», «Образец, находящегося на борту топлива» и «Образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ» следующего содержания:

«Образец используемого топлива — образец топлива, используемого на данном судне.

Образец, находящегося на борту топлива — образец топлива, предназначенного для использования на судне или перевозимого для использования на борту данного судна.

Образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ — образец топлива, поставленного на судно в соответствии с правилом 18.8.1 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.».

После определения «Система паров груза» вводится новое определение «Содержание серы в топливе» следующего содержания:

«Содержание серы в топливе — концентрация серы в топливе, измеренная в % по массе при испытании в соответствии со стандартом, приемлемым для ИМО (Стандарт ИСО 8754:2003 «Нефтепродукты — Определение содержания серы — Энергодисперсионная рентгенофлуоресцентная спектроскопия»).».

После определения «Существующее судно» вводится новое определение «Топливо с низкой температурой вспышки» следующего содержания:

«Топливо с низкой температурой вспышки — газообразное или жидкое топливо, имеющее температуру вспышки ниже, чем разрешено в пункте 2.1.1 правила 4 главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС-74) с поправками.».

2 КОНТРОЛЬ ЗА ВЫБРОСАМИ С СУДОВ

3 **Пункт 2.2.3** заменяется следующим текстом:

«2.2.3 В отношении значительного переоборудования, связанного с заменой судового дизельного двигателя неидентичным судовым дизельным двигателем или установкой дополнительного судового дизельного двигателя, применяются стандарты, указанные в правиле 13 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 и действующие во время замены или установки дополнительного двигателя.

В соответствии с УИ МАКО МРС98 и циркуляром ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 «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 подпунктах правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, что применимо; 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 подпунктах правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, что применимо, 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, указанной в подпунктах правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, что применимо.

Вышеуказанные даты являются датами значительного переоборудования и должны быть указаны в Дополнении к Свидетельству IAPP (форма 2.4.23) — пункт 2.2.1, таблица, пункт 8.а, строка «13.2.1.1 & 13.2.2».

4 Вводятся **новые пункты 2.2.4 — 2.2.6** следующего содержания:

«2.2.4 Если контракт на поставку двигателя заключен до даты, указанной в подпунктах правила 13.5.1.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, что применимо, или если отсутствует контрактная дата поставки, а двигатель был поставлен на судно (с документальным подтверждением даты поставки) до этой даты, но не испытан в пределах шести месяцев после даты, указанной в подпунктах правила 13.5.1.2, в связи с непредвиденными обстоятельствами, не зависящими от судовладельца, то вопрос о «непредвиденной задержке поставки» может быть рассмотрен Администрацией аналогично тому, как указано в положениях пункта 4 Единых толкований Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

2.2.5 Если при замене двигателя (на даты, указанные в подпунктах правила 13.5.1.2 или в правиле 13.5.1.3 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78) установлено, что заменяющий двигатель не может отвечать стандартам, указанным в правиле 13.5.1.1 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 (этап III), то этот заменяющий двигатель должен отвечать стандартам, указанным в правиле 13.4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 (этап II). Критерии того, в каких случаях заменяющий двигатель не может отвечать стандартам, указанным в правиле 13.5.1.1 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, приведены в Руководстве 2013 года по применению требований правила 13.2.2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении неидентичной замены двигателей, при которой не требуется выполнение требований стандарта этапа III (см. резолюцию ИМО МЕРС.230(65)). Такими критериями являются:

.1 заменяющий двигатель аналогичной мощности, соответствующий стандартам выбросов этапа III, не является коммерчески доступным; или

.2 заменяющий двигатель, в порядке приведения его в соответствие с требованиями стандарта выбросов этапа III, должен быть оснащен устройством снижения выбросов NO_x, которое:

в силу размеров не может быть установлено в ограниченном пространстве на борту судна; или

вследствие значительного тепловыделения может оказать негативное влияние на конструкцию судна, обшивку и/или оборудование, когда дополнительная вентиляция и/или изоляция машинного отделения/отсека невозможны;

.3 заменяющий двигатель не может быть установлен в силу своих размеров и веса, а также по причине несовместимости с компонентами судна (приводные валы, редукторы, гребные валы и т.д.), с судовыми системами и оборудованием;

.4 регулировки заменяющего двигателя, который должен быть оснащен устройством для снижения выбросов NO_x, не допускают возможности совместной работы двигателя и этого устройства, а также другие критерии, указанные в вышеуказанном Руководстве ИМО.

2.2.6 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 согласно циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5.».

5 Нумерация существующих **пунктов 2.2.4 — 2.2.9** изменяется на **2.2.7 — 2.2.12** соответственно.

6 **Пункт 2.2.9** заменяется следующим текстом:

«**2.2.12** Если на двигатели выданы Свидетельства EIAPP, 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 судовом журнале или в электронном журнале, предписанном Администрацией, 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 (резолюция ИМО МЕРС.271(69)). При применении данного требования следует учитывать Единые толкования согласно циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5.».

7 **Пункт 2.3.2** заменяется следующим текстом:

«**2.3.2** В соответствии с правилом 14.4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 при нахождении судна в районе контроля выбросов SO_x содержание серы в жидком топливе, используемом на этом судне, не должно превышать 0,10 % по массе.

Топливные системы судов должны обеспечивать возможность безопасного перехода на топливо с требуемым содержанием серы до входа в район контроля выбросов SO_x. Система подачи топлива должна быть полностью промыта от всех видов топлива с содержанием серы более допустимой величины. Письменная процедура перехода с одного вида топлива на другой должна находиться на борту судна и данные в соответствии с правилом 14.6 Приложения VI МАРПОЛ 73/78 фиксироваться в судовом журнале, предписанном Администрацией.».

8 **Пункты 2.3.5 — 2.3.7** заменяются следующим текстом:

«**2.3.5** Для судов валовой вместимостью 400 и более, а также по усмотрению Администрации для судов валовой вместимостью менее 400 (см. УИ МАКО МРС29 (Rev.1 Apr 2014)), совершающих рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других сторон МАРПОЛ 73/78, и для ПБУ или других платформ независимо от валовой вместимости, совершающих рейсы в воды, находящиеся под юрисдикцией другой стороны МАРПОЛ 73/78, сведения о жидком топливе, поставленном и используемом на борту, регистрируются посредством накладных на поставку бункерного топлива, которые должны храниться на судне в течение трех лет с момента поставки топлива и сопровождаться типичным образцом топлива, предоставляемым согласно Конвенции МАРПОЛ, отобранным на приемном топливном коллекторе судна при помощи одного из следующих устройств:

.1 пробоотборного устройства непрерывного действия капельного типа с ручным клапаном;

.2 автоматического пробоотборного устройства, действующего через регулярные промежутки времени;

.3 автоматического пробоотборного устройства, срабатывающего в зависимости от скорости подачи топлива.

2.3.6 Типичный образец, предоставляемый согласно Конвенции МАРПОЛ, должен храниться на судне до полного расхода принятого топлива, но в любом случае не менее 12 мес. после даты бункеровки.

2.3.7 В связи с вышеизложенным топливные системы судов, указанных в 2.3.5, должны обеспечивать:

.1 возможность отбора типичных образцов топлива, предоставляемых согласно Конвенции МАРПОЛ, как указано в правиле 2.2.54 пересмотренного Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 (резолюция ИМО МЕРС.324(75)), на приемном судовом коллекторе при помощи пробоотборного устройства в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.182(59);

.2 для судна, киль которого заложен 1 апреля 2022 г. или после этой даты, возможность отбора образца используемого топлива, как указано в правиле 2.2.55 пересмотренного Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 (резолюция ИМО МЕРС.324(75)), в оборудованных или назначенных для этих целей местах отбора образцов в соответствии

с циркуляром ИМО МЕРС.1/Circ.864/Rev.1 «Руководство 2019 года по отбору образцов топлива на судне для проверки содержания серы в топливе, используемом на судне»;

.3 для судна, киль которого заложен до 1 апреля 2022 г., место(а) отбора образцов, указанные в 2.3.7.2, должны быть оборудованы или назначены для этих целей не позднее первого возобновляющего освидетельствования, проведенного 1 апреля 2023 г. или после этой даты.».

9 Вводятся **новые пункты 2.3.8 и 2.3.9** следующего содержания:

«**2.3.8** Если компетентные органы требуют провести анализ образцов топлива, находящегося на борту судна, как указано в правиле 2.2.56 пересмотренного Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 (резолюция ИМО МЕРС.324(75)), отбор таких образцов должен производиться в соответствии с циркуляром ИМО МЕРС.1/Circ.889 «Руководство 2020 года по отбору образцов топлива, предназначенного для использования или перевозимого для использования на судне».

2.3.9 Процедура и методы проверки топлива на предмет соответствия жидкого топлива требованиям Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 подробно изложены в пересмотренном Дополнении VI «Процедуры проверки образцов судового топлива на его соответствие требованиям Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (правило 18.8.2 или правило 14.8)» к Приложению VI к МАРПОЛ 73/78.».

10 **Пункт 2.6.3** заменяется следующим текстом:

«**2.6.3** Требования по достигнутому и требуемому EEDI распространяются только на вышеуказанные суда следующих типов:

навалочное судно;

газовоз (грузовое судно, предназначенное для перевозки любого сжиженного газа наливом и не являющееся газовозом LNG);

газовоз LNG (грузовое судно для перевозки сжиженного природного газа (LNG) наливом) с конвенционной и неконвенционной пропульсивной установкой, поставленный 1 сентября 2019 г. или после этой даты;

наливное судно (нефтеналивное судно, химовоз или наливное судно для перевозки вредных жидких веществ);

контейнеровоз;

судно для перевозки генеральных грузов;

судно, предназначенное исключительно для перевозки охлажденных грузов в трюмах, включая судно, предназначенное для перевозки фруктовых соков в охлаждаемых грузовых танках;

комбинированное судно;

пассажирское судно (судно, предназначенное для перевозки более 12 пассажиров) за исключением требований по требуемому EEDI;

круизное пассажирское судно с неконвенционной пропульсивной установкой, поставленное 1 сентября 2019 г. или после этой даты. При этом с 1 сентября 2015 г. К круизному пассажирскому судну с конвенционной пропульсивной установкой применяются требования только по достигнутому EEDI;

грузовое судно ро-ро, поставленное 1 сентября 2019 г. или после этой даты. При этом к грузовому судну ро-ро, поставленному до этой даты, применяются требования только по достигнутому EEDI;

пассажирское судно ро-ро, поставленное 1 сентября 2019 г. или после этой даты. При этом к пассажирскому судну ро-ро, поставленному до этой даты, применяются требования только по достигнутому EEDI.

Вышеуказанные требования по достигнутому и требуемому EEDI не распространяются на грузовые суда ледокольного типа, а также на суда с неконвенционной пропульсивной установкой за исключением круизных пассажирских судов и газовозов LNG как указано выше.

С 1 октября 2020 г. вышеуказанные требования по EEDI не распространяются на суда категории А, определенной в Полярном кодексе, а также на суда с неконвенционной пропульсивной установкой, за исключением круизных пассажирских судов и газовозов LNG.

Расчет достигнутого EEDI должен производиться в соответствии с формулой, указанной в Руководстве 2018 года по методу расчета достигнутого EEDI для новых судов, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.308(73) с поправками в резолюциях ИМО МЕРС. 322(74) и МЕРС.332(76).

Для каждого судна, к которому применимо правило 21 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 по требуемому EEDI, Администрация или организация, должным образом уполномоченная ею, должна сообщить в ИМО требуемый и достигнутый EEDI с относящейся к судну информацией, принимая во внимание резолюцию ИМО МЕРС.332(76), используя стандартный формат сообщения, указанный в этой резолюции, посредством электронных средств связи в течение семи (7) месяцев после окончания освидетельствований, требуемых согласно 2.1.7 части I «Положения по техническому наблюдению», или для судов, поставленных до 1 апреля 2022 г., в течение семи (7) месяцев после 1 апреля 2022 г.».

11 **Таблица 2.6.4** заменяется следующей:

«Таблица 2.6.4

| Тип судна | Дедвейт, DWT/ Валовая вместимость, GT | Фаза 0 1 янв. 2013 — 31 дек. 2014 | Фаза 1 1 янв. 2015 — 31 дек. 2019 | Фаза 2 1 янв. 2020 — 31 мар. 2022 | Фаза 2 1 янв. 2020 — 31 дек. 2024 | Фаза 3 1 апр. 2022 и далее | Фаза 3 1 янв. 2025 и далее |
|----------------------------------|--|---|---|---|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Навалочное | 20000 DWT и выше | 0 | 10 | — | 20 | — | 30 |
| | 10000 и выше, но менее 20000 DWT | N/A | 0 — 10 ¹ | — | 0 — 20 ¹ | — | 0 — 30 ¹ |
| Газовоз | 15000 DWT и выше | 0 | 10 | 20 | — | 30 | — |
| | 10000 и выше, но менее 15000 DWT | 0 | 10 | — | 20 | — | 30 |
| | 2000 DWT и выше, но менее 10000 | N/A | 0 — 10 ¹ | — | 0 — 20 ¹ | — | 0 — 30 ¹ |
| Наливное | 20000 DWT и выше | 0 | 10 | — | 20 | — | 30 |
| | 4000 и выше, но менее 20000 DWT | N/A | 0 — 10 ¹ | — | 0 — 20 ¹ | — | 0 — 30 ¹ |
| Контейнеровоз | 200000 DWT и выше | 0 | 10 | 20 | — | 50 | — |
| | 120000 и выше, но менее 200000 DWT | 0 | 10 | 20 | — | 45 | — |
| | 80000 и выше, но менее 120000 DWT | 0 | 10 | 20 | — | 40 | — |
| | 40000 и выше, но менее 80000 DWT | 0 | 10 | 20 | — | 35 | — |
| | 15000 и выше, но менее 40000 DWT | 0 | 10 | 20 | — | 30 | — |
| | 10000 и выше, но менее 15000 DWT | N/A | 0 — 10 ¹ | 0 — 20 ¹ | — | 15 — 30 ¹ | — |
| Для перевозки генеральных грузов | 15000 DWT и выше | 0 | 10 | 15 | — | 30 | — |
| | 3000 и выше, но менее 15000 DWT | N/A | 0 — 10 ¹ | 0 — 15 ¹ | — | 0 — 30 ¹ | — |
| Грузовое рефрижераторное | 5000 DWT и выше | 0 | 10 | — | 15 | — | 30 |

| Тип судна | Дедвейт, DWT/ Валовая вместимость, GT | Фаза 0 1 янв. 2013 — 31 дек. 2014 | Фаза 1 1 янв. 2015 — 31 дек. 2019 | Фаза 2 1 янв. 2020 — 31 мар. 2022 | Фаза 2 1 янв. 2020 — 31 дек. 2024 | Фаза 3 1 апр. 2022 и далее | Фаза 3 1 янв. 2025 и далее |
|--|--|---|---|---|---|----------------------------------|----------------------------------|
| | 3000 и выше, но менее 5000 DWT | N/A | 0 — 10 ¹ | — | 0 — 15 ¹ | — | 0 — 30 ¹ |
| Комбинированное | 20000 DWT и выше | 0 | 10 | — | 20 | — | 30 |
| | 4000 и выше, но менее 20000 DWT | N/A | 0 — 10 ¹ | — | 0 — 20 ¹ | — | 0 — 30 ¹ |
| Газовоз LNG ² | 10000 DWT и выше | N/A | 10 ³ | 20 | — | 30 | — |
| Грузовое судно PO-PO (автомобилевоз) ² | 10000 DWT и выше | N/A | 5 ³ | — | 15 | — | 30 |
| Грузовое судно PO-PO ² | 2000 DWT и выше | N/A | 5 ³ | — | 20 | — | 30 |
| | 1000 и выше, но менее 2000 DWT | N/A | 0 — 5 ^{1,3} | — | 0 — 20 ¹ | — | 30 ¹ |
| Пассажирское судно PO-PO ² | 1000 DWT и выше | N/A | 5 ³ | — | 20 | — | 30 |
| | 250 и выше, но менее 1000 DWT | N/A | 0 — 5 ^{1,3} | — | 0 — 20 ¹ | — | 0 — 30 ¹ |
| Круизное пассажирское судно ² с неконвенционной пропульсивной установкой | 85000 GT и выше | N/A | 5 ³ | 20 | — | 30 | — |
| | 25000 и выше, но менее 85000 GT | N/A | 0 — 5 ^{1,3} | 0 — 20 ¹ | — | 0 — 30 ¹ | — |

¹ Значение X определяется при помощи линейной интерполяции по двум значениям дедвейта. Нижнее значение X применяется к наименьшему значению дедвейта судна.
² Понижающий коэффициент применяется к этим судам, поставленным 1 сентября 2019 г. или после этой даты.
³ Фаза 1 начинается для этих судов 1 сентября 2015 г.
Пр и м е ч а н и е . N/A — означает, что требуемый EEDI не применяется.

».

12 Пункт 2.6.5.3 заменяется следующим текстом:

«2.6.5.3 Понижающий коэффициент X фазы 2 применяется для следующих новых 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 1 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 1 апреля 2026 г.; или при отсутствии контракта на постройку:

.3 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2020 г. или после этой даты, но до 1 октября 2022 г. и поставка которых осуществляется до 1 апреля 2026 г.; или

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

.6 контракт на постройку которых заключен до фазы 2 и поставка которых осуществляется 1 января 2024 г. или после этой даты, но до 1 января 2029 г.; или при отсутствии контракта на постройку:

.7 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2020 г. или после этой даты, но до 1 июля 2025 г. и поставка которых осуществляется до 1 января 2029 г.; или

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

13 Пункт 2.6.5.4 заменяется следующим:

«2.6.5.4 Понижающий коэффициент X фазы 3 применяется для следующих новых судов:

для типов судов, для которых фаза 3 начинается 1 апреля 2022 г. и после этой даты:

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

.2 контракт на постройку которых заключен до фазы 3 и поставка которых осуществляется 1 апреля 2026 г. или после этой даты; или

при отсутствии контракта на постройку:

.3 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 октября 2022 г. или после этой даты; или

.4 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки до 1 октября 2022 г. и поставка которых осуществляется 1 апреля 2026 г. или после этой даты;

для типов судов, для которых фаза 3 начинается 1 января 2025 г. 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 1 июля 2025 г. или после этой даты; или

.8 киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки до 1 июля 2025 г. и поставка которых осуществляется 1 января 2029 г. или после этой даты.».

14 Таблица 2.6.6. Строка с типом судна «Навалочное» заменяется следующим текстом:

«Таблица 2.6.6

| Тип судна | a | b | c |
|------------|--------|---|-------|
| Навалочное | 961,79 | Дедвейт (DWT) судна, если DWT ≤ 279000 или 279000, если DWT > 279000 | 0,477 |

».

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ ТРЕБОВАНИЙ ПЕРЕСМОТРЕННОГО ПРИЛОЖЕНИЯ V К МАРПОЛ 73/78

5 ХРАНЕНИЕ МУСОРА

15 Последний абзац исключается.