



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

**ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО**

**№ 313-04-1713ц**

от 03.03.2022

Касательно:

изменений в Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации, 2022, НД № 2-020101-163

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке и эксплуатации

Дата вступления в силу:<sup>1</sup>

**01.04.2022**

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1 + 9

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

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

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 и опыта технического наблюдения, в Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации, 2022, НД № 2-020101-163, 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.

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

часть II: пункты 3.8.2, 4.2.14, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.13, 8.3.6 и 11.2

часть VI: пункты 1.2.1, 1.3.2.5, 2.2.4 — 2.2.14, 2.3.5 — 2.3.7, таблица 2.6.5, пункты 2.6.6.3 и 2.6.6.4 и таблица 2.6.7

Исполнитель: М.В. Петров

313

+7(812) 570-43-11

Система «Тезис» № 22-26706

<sup>1</sup> 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 3.8.2	Уточнена ссылка на применимые правила в связи с отменой части XVIII Правил классификации и постройки морских судов	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
2	Часть II, пункт 4.2.14	Уточнены требования в соответствии с правилом 12.2.2 Приложения I МАРПОЛ 73/78	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
3	Часть II, пункт 8.2.4	Уточнены требования в соответствии с правилом 12.1 Приложения I МАРПОЛ 73/78	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
4	Часть II, пункт 8.2.5	Уточнены требования в соответствии с правилом 12.1 Приложения I МАРПОЛ 73/78	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
5	Часть II, пункт 8.2.13	Уточнены требования к величине давления нагнетания	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
6	Часть II, пункт 8.3.6	Уточнены требования к конструкции танка нефтяных остатков	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
7	Часть II, пункт 11.2	Уточнены требования в соответствии с правилом 39.3 Приложения I к МАРПОЛ 73/78	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
8	Часть VI, пункт 1.2.1	Введено новое определение «Содержание серы в топливе» в соответствии с пунктом 2 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
9	Часть VI, пункт 1.3.2.5	Уточнены требования в соответствии с пунктом 2 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
10	Часть VI, пункты 2.2.5 — 2.2.14	Введены новые пункты 2.2.5 — 2.2.7 (требования частично перенесены из существующего пункта 2.2.4). Нумерация существующих пунктов 2.2.5 — 2.2.11 изменена на 2.2.8 — 2.2.14 соответственно	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
11	Часть VI, пункт 2.3.5	Уточнены требования в соответствии с пунктом 2 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
12	Часть VI, пункт 2.3.6	Уточнены требования в соответствии с пунктом 2 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
13	Часть VI, пункт 2.3.7	Уточнены требования в соответствии с пунктом 2 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
14	Часть VI, таблица 2.6.5	Уточнены требования в соответствии с пунктом 6 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
15	Часть VI, пункт 2.2.6.3	Уточнены требования согласно циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
16	Часть VI, пункт 2.2.6.4	Уточнены требования согласно циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022
17	Часть VI, таблица 2.6.7	Уточнены требования в соответствии с пунктом 7 резолюции ИМО МЕРС.324(75)	313-04-1713ц от 03.03.2021	01.04.2022

**ПРАВИЛА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ,  
ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В МОРСКИХ РАЙОНАХ И НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ  
ПУТЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, 2022,**

**НД № 2-020101-163**

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

**3.8 ТРЕБОВАНИЯ К ДВОЙНОМУ КОРПУСУ НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ**

1 **Пункт 3.8.2** заменяется следующим текстом:

«**3.8.2** Каждое нефтеналивное судно длиной 150 м и более должно отвечать требованиям Общих правил по конструкции и прочности навалочных и нефтеналивных судов, 2021, а также применимым международным требованиям.

**4.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СЕПАРАТОРАМ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД**

2 **Пункт 4.2.14** заменяется следующим текстом:

«**4.2.14** Трубопроводы слива очищенной воды после сепаратора не должны иметь соединений с трубопроводами системы льяльных вод, осушительной и балластной систем, за исключением отвода, указанного в 5.2.13, трубопровода рециркуляции после автоматического запорного устройства и присоединения трубопроводов аварийного осушения за борт к трубопроводам слива очищенной воды после сепаратора за борт.

Средства рециркуляции нефтесодержащей воды должны исключать любое байпасирование сепаратора.».

**8.2 ТАНКИ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА)**

3 **Пункт 8.2.4** заменяется следующим тестом:

«**8.2.4** Для судов валовой вместимости 400 и более напорные 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.

Однако, танки нефтяных остатков (шлама) могут быть оборудованы устройствами для слива отстоявшейся воды в танки нефтесодержащих льяльных вод или в льяльные колодцы. Эти устройства должны иметь самозакрывающиеся клапаны ручного управления и должна быть обеспечена возможность визуального наблюдения за этим сливом.

Также для слива отстоявшейся воды из танков нефтяных остатков (шлама) могут быть предусмотрены другие альтернативные устройства, которые не должны иметь прямого соединения с трубопроводами льяльной системы.».

4 **Пункт 8.2.5** заменяется следующим текстом:

«**8.2.5** Для судов валовой вместимости 400 и более на 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. Вышеуказанный общий трубопровод может служить только одной цели: соединять трубопроводы танка нефтяных остатков (шлама) и трубопроводы для выдачи льяльных вод со стандартным соединением, указанным в 7.2.2.1, или с другими одобренными средствами их удаления.».

5 **Пункт 8.2.13** заменяется следующим текстом:

«**8.2.13** Насос, пригодный для перекачки высоковязкого нефтяного шлама, должен быть самовсасывающим, иметь средства для предотвращения работы в режиме сухого трения и иметь давление нагнетания не менее 0,3 МПа.

Подача насоса, м<sup>3</sup>/ч, может быть рассчитана по формуле

$$Q = V/t \quad (8.2.13)$$

где  $V$  – вместимость танка нефтяных остатков (шлама), которая определяется по формулам, указанным в 8.2.1;

$t$  – время опорожнения, равное 4 ч.

В любом случае подача насоса должна быть не менее 2 м<sup>3</sup>/ч.».

### 8.3 КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СБОРНЫХ ТАНКОВ

6 **Пункт 8.3.6** заменяется следующим текстом:

«**8.3.6** Танк нефтяных остатков (шлама) должен иметь возможность пропаривания для его очистки без необходимости вскрытия горловин танка.».

## 11 ТРЕБОВАНИЯ К ПБУ, МСП И ПНК

7 **Пункт 11.2** заменяется следующим текстом:

«**11.2** 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», в дополнение к требованиям правила 39.2 Приложения I должны приниматься во внимание положения этой резолюции.».

## ЧАСТЬ VI. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

### 1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

8 **Пункт 1.2.1** после определения «Сжигание на судне» дополняется определением «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 методом энергодисперсионной рентгенофлуоресцентной спектрометрии» для целей главы 2.3 данной части Правил.».

## 1.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И ОБЪЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ

9 Пункт 1.3.2.5 заменяется следующим текстом:

«5 топливная система судна на предмет возможности перевода работы двигателей на низкосернистое топливо при входе судна в район контроля SO<sub>x</sub> и возможности образцов топлива на приемном топливном трубопроводе судна при помощи пробоотборного устройства одобренной конструкции в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.182(59);».

## 2.2 ОКИСЛЫ АЗОТА (NO<sub>x</sub>)

10 Пункт 2.2.4 заменяется следующим текстом:

«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, 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 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 при необходимости должны быть указаны в Свидетельстве (форма 2.4.18RF) в пункте 8а, строке «13.2.1.1 & 13.2.2».

11 Вводятся новые пункты 2.2.5 — 2.2.7 следующего содержания:

«2.2.5 Если контракт на поставку двигателя заключен до 1 января 2021 г. или при отсутствии контрактной даты поставки двигатель был поставлен на судно (с документальным подтверждением даты поставки) до 1 января 2021 г., но не испытан в пределах шести месяцев после 1 января 2021 г., в связи с непредвиденными обстоятельствами, не зависящими от судовладельца, то вопрос о признании факта непредвиденных обстоятельств может быть рассмотрен Регистром на основании положений пункта 4 Единых толкований Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

2.2.6 Если при замене судового дизельного двигателя 1 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 2.2.6).

Критерии того, в каких случаях заменяющий двигатель не может отвечать стандартам, применяемым к двигателям этапа III, приведены в Руководстве по применению требований правила 13.2.2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 в отношении неидентичной замены двигателей, при которой не требуется выполнение требований стандарта этапа III (резолюция ИМО МЕРС.230(65)). Такими критериями являются следующие:

.1 заменяющий двигатель аналогичной мощности, соответствующий требованиям этапа III, не является коммерчески доступным, или

.2 заменяющий двигатель, в порядке приведения его в соответствие с требованиями этапа III, должен быть оснащен системой для снижения выбросов NO<sub>x</sub> (системой SCR), которая:

.2.1 в силу размеров не может быть установлена в ограниченном пространстве на борту судна, или

.2.2 вследствие значительного тепловыделения может оказать негативное влияние на конструкцию судна, обшивку и/или оборудование в случае, когда дополнительная вентиляция и/или изоляция машинного помещения/отделения не возможны;

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

.2.4 регулировки заменяющего двигателя, который должен быть оснащен системой для снижения выбросов NO<sub>x</sub> (системой SCR), не допускают возможности совместной работы двигателя и этого устройства, а также другие критерии, указанные в этом Руководстве.

**2.2.7** 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 MPC20 (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.».

12 Нумерация существующих **пунктов 2.2.5 — 2.2.11** заменяется на **2.2.8 — 2.2.14** соответственно.

## **2.3 ОКИСЛЫ СЕРЫ (SO<sub>x</sub>)**

13 **Пункт 2.3.5** заменяется следующим текстом:

«**2.3.5** Для судов валовой вместимостью 400 и более 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, отобранным на приемном топливном коллекторе судна при помощи одного из следующих устройств:

.1 пробоотборника непрерывного действия капельного типа с ручным клапаном;

.2 автоматического пробоотборника, действующего через регулярные промежутки времени; или

.3 автоматического пробоотборника, срабатывающего в зависимости от скорости подачи топлива.».

14 **Пункт 2.3.6** заменяется следующим текстом:

«**2.3.6** Типичный образец, должен храниться на судне до полного расхода принятого топлива, но в любом случае не менее 12 мес. после даты бункеровки. Процедура проверки топлива для целей Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 подробно изложена в Дополнении VI к Приложению VI к МАРПОЛ 73/78.».

15 **Пункт 2.3.7** заменяется следующим текстом:

«**2.3.7** В связи с вышеизложенным топливные системы судов должны обеспечивать:

.1 возможность отбора типичных образцов топлива на приемном судовом коллекторе при помощи пробоотборного устройства, одобренного Регистром;

.2 возможность обеспечения безопасного перехода на топливо с содержанием серы, как указано в 2.3.2, до захода в пределы районов контроля выброса окислов серы (SO<sub>x</sub>). 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 должны фиксироваться в судовом журнале.».

## 2.6 ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ СУДОВ

16 Таблица 2.6.5 заменяется следующей:

«Таблица 2.6.5

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 марта 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 более	0	10	—	20	—	30
	10000 DWT и более, но менее 20000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	—	0 — 20 <sup>1</sup>	—	0 — 30 <sup>1</sup>
Газовоз	15000 DWT и более	0	10	20	—	30	—
	10000 DWT и более, но менее 15000 DWT	0	10	—	20	—	30
	2000 DWT и более, но менее 10000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	—	0 — 20 <sup>1</sup>	-	0 — 30 <sup>1</sup>
Наливное	20000 DWT и выше	0	10	—	20	-	30
	4000 DWT и более, но менее 20000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	—	0 — 20 <sup>1</sup>	-	0 — 30 <sup>1</sup>
Контейнеровоз	200000 DWT и более	0	10	20	—	50	—
	120000 DWT и более, но менее 200000 DWT	0	10	20	—	45	—
	80000 DWT и более, но менее 120000 DWT	0	10	20	—	40	—
	40000 DWT и более, но менее 80000 DWT	0	10	20	—	35	—
	15000 DWT и более, но менее 40000 DWT	0	10	20	—	30	—
	10000 DWT и более, но менее 15000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	0 — 20 <sup>1</sup>	—	15 — 30 <sup>1</sup>	—
Для перевозки генеральных грузов	15000 DWT и более	0	10	15	—	30	—
	3000 DWT и более, но менее 15000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	0 — 15 <sup>1</sup>	—	0 — 30 <sup>1</sup>	—
Грузовое рефрижераторное	5000 DWT и более	0	10	—	15	—	30
	3000 DWT и более, но менее 5000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	—	0 — 15 <sup>1</sup>	—	0 — 30 <sup>1</sup>
Комбинированное	20000 DWT и более	0	10	—	20	—	30
	4000 DWT и более, но менее 20000 DWT	N/A	0 — 10 <sup>1</sup>	—	0 — 20 <sup>1</sup>	—	0 — 30 <sup>1</sup>
Газовоз LNG <sup>2</sup>	10000 DWT и более	N/A	10 <sup>3</sup>	20	—	30	—
Грузовое судно PO-PO (автомобилевоз) <sup>2</sup>	10000 DWT и более	N/A	5 <sup>3</sup>	—	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 марта 2022	Фаза 2 1 янв. 2020 — 31 дек. 2024	Фаза 3 1 апр. 2022 и далее	Фаза 3 1 янв. 2025 и далее
Грузовое судно RO-RO <sup>2</sup>	2000 DWT и более	N/A	5 <sup>3</sup>	—	20	—	30
	1000 DWT и более, но менее 2000 DWT	N/A	0 — 5 <sup>1,3</sup>	—	0 — 20 <sup>1</sup>	—	30 <sup>1</sup>
Пассажирское судно RO-RO <sup>2</sup>	1000 DWT и более	N/A	5 <sup>3</sup>	—	20	—	30
	250 DWT и более, но менее 1000 DWT	N/A	0 — 5 <sup>1,3</sup>	—	0 — 20 <sup>1</sup>	—	0 — 30 <sup>1</sup>
Круизное пассажирское судно <sup>2</sup> с неконвенционной пропульсивной установкой	85000 GT и более	N/A	5 <sup>3</sup>	20	—	30	—
	25000 GT и более, но менее 85000 GT	N/A	0 — 5 <sup>1,3</sup>	0 — 20 <sup>1</sup>	—	0 — 30 <sup>1</sup>	—

<sup>1</sup> Значение X определяется при помощи линейной интерполяции по двум значениям дедвейта. Нижнее значение X применяется к наименьшему значению дедвейта судна.  
<sup>2</sup> Понижающий коэффициент применяется к этим судам, поставленным 1 сентября 2019 г. или после этой даты.  
<sup>3</sup> Фаза 1 начинается для этих судов 1 сентября 2015 г.

Примечание. N/A — означает, что требуемый EEDI не применяется.

».

17 Пункт 2.6.6.3 заменяется следующим текстом:

**«2.6.6.3** 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.».

18 **Пункт 2.6.6.4** заменяется следующим текстом:

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

для типов судов, для которых фаза 3 начинается 1 апреля 2022г. 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 2026г. 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 2022г. и поставка которых осуществляется 1 апреля 2026 г. или после этой даты;

для типов судов, для которых фаза 3 начинается 1 января 2025г. 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.».

19 **Таблица 2.6.7.** Строка «Навалочное» в столбце «Тип судна» заменяется следующей:

«Таблица 2.6.7

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

».