



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 313-04-1811ц

от 29.08.2022

Касательно:

изменений к Руководству по применению положений Международной конвенции МАРПОЛ 73/78, 2022, НД № 2-030101-049 в связи с вступлением в силу резолюций ИМО МЕРС.328(76), МЕРС.329(76), МЕРС.330(76), а также одобрением ИМО резолюций МЕРС.346(78), МЕРС.347(78), МЕРС.348(78), МЕРС.350(78), МЕРС.351(78), МЕРС.352(78), МЕРС.353(78), МЕРС.354(78), МЕРС.355(78)

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке и эксплуатации, техническая документация

Дата вступления в силу:¹

01.11.2022

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1 + 16

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к части I «Положения по техническому наблюдению», части II «Конструкция, оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения нефтью», части IV «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения сточными водами» 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 ноября 2022 г. резолюций ИМО МЕРС.328(76), МЕРС.329(76), МЕРС.330(76) и одобрением ИМО резолюций МЕРС.346(78), МЕРС.347(78), МЕРС.348(78), МЕРС.350(78), МЕРС.351(78), МЕРС.352(78), МЕРС.353(78), МЕРС.354(78), МЕРС.355(78), а также с учетом 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 с 01.11.2022 г. с учетом областей применения, указанных в приложении 2, при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, и при освидетельствовании судов в постройке и эксплуатации.

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

часть I: пункты 1.1.2, 1.1.4, 1.2.1, 2.1.1, 2.1.3, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.7.1 — 2.1.7.6 и 3.1.3;

часть II: пункты 5.2.16, 10.2.2.1, 11.3.2.3, 11.3.3 и раздел 17;

часть IV: пункт 3.5.1;

часть VI: пункты 1.2.1 и 2.2.6, глава 2.6, пункты 2.6.1 — 2.6.3 и 2.6.7 — 2.6.29

Исполнитель: В.В. Кондратьев

313

+7(812) 570-43-11

Система «Тезис» № 22-22-103285

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

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

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям ¹	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Часть I, пункт 1.1.2	Введена ссылка на резолюцию ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
2	Часть I, пункт 1.1.4	Введена ссылка на резолюцию ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
3	Часть I, пункт 1.2.1	* Введено определение «Безэкипажная несамоходная баржа» с учетом резолюции ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
4	Часть I, пункт 2.1.1	Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
5	Часть I, пункт 2.1.3	Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
6	Часть I, пункт 2.1.5	Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
7	Часть I, пункт 2.1.7	Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
8	Часть I, пункты 2.1.7.1 — 2.1.7.3	Уточнены ссылки с учетом Приложения VI к МАРПОЛ 73/78	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
9	Часть I, пункты 2.1.7.4 — 2.1.7.6	* Введены новые пункты с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
10	Часть I, пункт 3.1.3	Введен новый пункт с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
11	Часть II, пункт 5.2.16	Внесены изменения с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
12	Часть II, пункт 10.2.2.1	Внесены изменения с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
13	Часть II, пункт 11.3.2.3	Внесены изменения с учетом циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.867	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
14	Часть II, пункт 11.3.3	Внесены изменения с учетом циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.867	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
15	Часть II, раздел 17	Раздел полностью переработан, а также изменено название раздела с учетом правила 43 Приложения I к МАРПОЛ 73/78	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022

¹ Символом «*» помечаются изменения существенного характера, требующие учета в Дайджете основных изменений к Правилам РС.

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям ¹	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу	
16	Часть II, глава 17.1		Введена новая глава с учетом правила 43 Приложения I к МАРПОЛ 78/78	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
17	Часть II, глава 17.2	*	Введена новая глава с учетом резолюции ИМО МЕРС.329(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
18	Часть IV, пункт 3.5.1		Внесены изменения с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
19	Часть VI, пункт 1.2.1	*	<p>Определение «Грузовое судно ледокольного типа относительно требований главы 4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78» исключено.</p> <p>Уточнено определение «Значительное (существенное) переоборудование».</p> <p>В определении «Идентичный двигатель» ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 заменена ссылкой на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.6.</p> <p>Введены определения «Достигнутый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (достигнутый EEXI)», «Достигнутый годовой эксплуатационный коэффициент интенсивности выбросов углерода (достигнутый CII)», «Рейтинг эксплуатационной углеродной интенсивности», «Требуемый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (требуемый EEXI)» и «Требуемый годовой эксплуатационный коэффициент интенсивности выбросов углерода (требуемый CII)» с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)</p>	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
20	Часть VI, пункт 2.2.6		Ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 заменена ссылкой на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.6	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
21	Часть VI, глава 2.6	*	Изменено название главы с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
22	Часть VI, пункт 2.6.1		Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям ¹	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
23	Часть VI, пункт 2.6.2	Уточнены ссылки с учетом Приложения VI к МАРПОЛ 73/78	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
24	Часть VI, пункт 2.6.3	Уточнены требования	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
25	Часть VI, пункт 2.6.7	Уточнена ссылка с учетом Приложения VI к МАРПОЛ 73/78; введена ссылка на циркуляр ИМО МЕРС.1/Circ.850/Rev.3	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
26	Часть VI, пункты 2.6.8 — 2.6.16	* Введены новые пункты 2.6.8 — 2.6.12 с учетом резолюций ИМО МЕРС.328(76), МЕРС.350(78) и МЕРС.351(78), а также рекомендации МАКО № 172 (June 2022). Нумерация существующих пунктов 2.6.8 — 2.6.11 и ссылки на них изменены на 2.6.13 — 2.6.16 соответственно	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
27	Часть VI, пункт 2.6.8 (новый номер 2.6.13)	Уточнены требования	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
28	Часть VI, пункт 2.6.9 (новый номер 2.6.14)	Уточнены ссылки с учетом Приложения VI к МАРПОЛ 73/78	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
29	Часть VI, пункт 2.6.10 (новый пункт 2.6.15)	Ссылка на резолюцию ИМО МЕРС.282(70) заменена ссылкой на резолюцию ИМО МЕРС.346(78)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
30	Часть VI, пункты 2.6.12 — 2.6.19	* Введен новый пункт 2.6.17 с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76). Нумерация существующих пунктов 2.6.12 и 2.6.13 изменена на 2.6.18 и 2.6.19 соответственно	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
31	Часть VI, пункт 2.6.12 (новый номер 2.6.18)	Уточнены требования с учетом резолюции ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
32	Часть VI, пункт 2.6.13 (новый номер 2.6.19)	Уточнены требования с учетом резолюции ИМО МЕРС.330(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
33	Часть VI, пункты 2.6.14 — 2.6.21	* Введен новый пункт 2.6.20 с учетом резолюций ИМО МЕРС.328(76) и МЕРС.352(78). Нумерация существующего пункта 2.6.14 изменена на 2.6.21	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
34	Часть VI, пункт 2.6.14 (новый номер 2.6.21)	Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям ¹	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
35	Часть VI, пункты 2.6.15 — 2.6.23	* Введен новый пункт 2.6.22 с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76). Нумерация существующего пункта 2.6.15 изменена на 2.6.23	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
36	Часть VI, пункт 2.6.15 (новый номер 2.6.23)	Внесены изменения с учетом резолюции ИМО МЕРС.328(76)	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
37	Часть VI, пункты 2.6.16 — 2.6.29	Введен новый пункт 2.6.24. Нумерация существующих пунктов 2.6.16 — 2.6.20 и ссылки на них изменены на 2.6.25 — 2.6.29 соответственно	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022
38	Часть VI, пункт 2.6.18.2 (новый номер 2.6.27.2)	Внесены изменения с учетом циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.896	313-04-1811ц от 29.08.2022	01.11.2022

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

НД № 2-030101-049

ЧАСТЬ I. ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 **Пункт 1.1.2** заменяется следующим текстом:

«1.1.2 Требования Приложения I к МАРПОЛ 73/78 с поправками, внесенными резолюциями ИМО МЕРС.265(68), МЕРС.329(76) и МЕРС.330(76) (часть II «Конструкция, оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения нефтью»), применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное в правилах Приложения I к МАРПОЛ 73/78.»

2 **Пункт 1.1.4.** Первый абзац заменяется следующим текстом:

«1.1.4 Требования Приложения IV к МАРПОЛ 73/78 с поправками, внесенными резолюциями ИМО МЕРС.265(68) и МЕРС. 330(76) (часть IV «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения сточными водами») применяются к следующим судам, совершающим международные рейсы, как указано в правиле 2 Приложения IV к МАРПОЛ 73/78:».

3 **Пункт 1.2.1.** После определения «Морская стационарная платформа (МСП)» вводится 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.»

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

4 **Пункт 2.1.1** дополняется абзацем следующего содержания:

«Безэкипажная несамоходная баржа может быть освобождена от первоначального и/или периодических освидетельствований и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP) на период не более пяти лет при условии проведения освидетельствования в соответствии с процедурами, указанными в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.892.».

5 **Пункт 2.1.3** дополняется абзацем следующего содержания:

«Безэкипажная несамоходная баржа может быть освобождена от первоначального и/или периодических освидетельствований и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами на период не более пяти лет при условии проведения освидетельствования в соответствии с процедурами, указанными в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.892.».

6 **Пункт 2.1.5.** Первый абзац заменяется следующим текстом:

«**2.1.5** В части предотвращения загрязнения атмосферы касательно требований главы 2 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 каждое судно валовой вместимостью 400 и более, а также каждая ПБУ, МСП и иная платформа подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям в соответствии с правилом 5.1 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 и резолюцией ИМО А.1140(31), при этом безэкипажная несамоходная баржа может быть освобождена от первоначального и/или периодических освидетельствований и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы (Свидетельство IAPP) на период не более пяти лет при условии проведения освидетельствования в соответствии с процедурами, указанными в циркуляре ИМО МЕРС.1/Circ.892:».

7 **Пункт 2.1.7.** Первый абзац заменяется следующим текстом:

«**2.1.7** В части энергоэффективности судов каждое судно валовой вместимостью 400 и более, которое подпадает под требования главы 4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, подлежит перечисленным ниже освидетельствованиям в соответствии с правилом 5 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, принимая во внимание Руководство 2014 года по освидетельствованию и сертификации конструктивного коэффициента энергоэффективности (EEDI), приведенное в резолюции ИМО МЕРС.254(67) с поправками, внесенными резолюциями ИМО МЕРС.261(68) и МЕРС.309(73):».

8 **Пункт 2.1.7.1.** Ссылка на правило 22 заменяется ссылкой следующего содержания:

«26 (предыдущее правило 22)».

9 **Пункт 2.1.7.2.** Ссылка на правило 21 заменяется ссылкой следующего содержания:

«24 (предыдущее правило 21)».

10 **Пункт 2.1.7.3.** Ссылки на правила 21 и 22 заменяются ссылками следующего содержания:

«24 и 26 (предыдущие правила 21 и 22)».

11 **Пункт 2.1.7.4** заменяется следующим текстом:

«**4** для каждого судна валовой вместимостью 5000 и более, к которому применяется правило 28 (предыдущее правило 22В) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, SEEMP должен соответствовать правилу 26.3.1 Приложения VI на 1 января 2023 г. или до этой даты. Подтверждение соответствия должно быть выдано Администрацией или любой организацией, должным образом уполномоченной ею, до 1 января 2023 г. и храниться на борту;».

12 Вводятся **новые пункты 2.1.7.5 и 2.1.7.6** следующего содержания:

«.5 освидетельствование судна для подтверждения того, что достигнутый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (достигнутый EEXI) соответствует правилам 23 и 25 (предыдущие правила 20А и 21А) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, должно быть проведено при первом ежегодном, промежуточном, возобновляющем освидетельствованиях в соответствии с 2.1.5 или первоначальном освидетельствовании в соответствии с 2.1.7.1 и 2.1.7.3, в зависимости от того, что наступит ранее на или после 1 января 2023 г.;

.6 в случае значительного переоборудования судна, к которому применяется правило 23 (предыдущее правило 20А) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, должно быть проведено внеочередное освидетельствование для проверки того, что достигнутый EEXI должным образом пересчитан и удовлетворяет требованиям правила 25 (предыдущее правило 21А) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.».

3 ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

13 Вводится **новый пункт 3.1.3** следующего содержания:

«.3 Технического файла по EEXI (если применимо в соответствии с правилами 23 и 25 (предыдущие правила 20А и 21А) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78).».

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

5 СЕПАРАТОРЫ НА 15 МЛН⁻¹

14 **Пункт 5.2.16** заменяется следующим текстом:

«.5.2.16 Трубопроводы слива очищенной воды после сепаратора на 15 млн⁻¹ не должны иметь соединений с трубопроводами осушительной (в том числе системы нефтесодержащих льяльных вод) и балластной систем, за исключением отвода, указанного в 5.2.15, трубопровода рециркуляции после автоматического запорного устройства и трубопровода аварийного осушения за борт, если он предусмотрен отдельно от осушительной системы и предназначен исключительно для аварийных ситуаций. Средства рециркуляции нефтесодержащей льяльной воды должны исключать любое байпасирование сепаратора на 15 млн⁻¹.».

10 СИСТЕМЫ ПЕРЕКАЧКИ, СДАЧИ И СБРОСА НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ

15 **Пункт 10.2.2.1** заменяется следующим текстом:

«.10.2.2.1 Каждое судно должно быть оборудовано трубопроводом для сдачи нефтесодержащих льяльных вод машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приемные сооружения, сливные соединения которого имеют фланцы со стандартными размерами в соответствии с правилом 13 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 (см. рис. 10.2.2.1). Сливные патрубки должны устанавливаться в удобных для присоединения шлангов местах и иметь отличительные планки. Сливные патрубки должны быть оборудованы глухими фланцами.».

Рисунок 10.2.2.1 остается без изменений.

11 СБОРНЫЕ ТАНКИ

16 **Пункт 11.3.2.3** заменяется следующим текстом:

«**3** системой подогрева в соответствии с 11.3.3 и 11.3.6, если на судне применяется тяжелое топливо, требующее пурификации перед применением;».

17 **Пункт 11.3.3.** Первое предложение заменяется следующим текстом:

«**11.3.3** Танки нефтяных остатков (шлама), если на судне применяется тяжелое топливо, требующее пурификации перед применением, должны быть оборудованы системами подогрева.».

17 ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИЛИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ В АНТАРКТИКЕ

18 **Раздел 17** заменяется следующим текстом:

«17 СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИЛИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

17.1 СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИЛИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ В РАЙОНЕ АНТАРКТИКИ

17.1.1 В соответствии с правилом 43 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 для всех судов, за исключением судов, занятых в обеспечении безопасности судов или выполняющих поисково-спасательные операции в районе Антарктики, запрещается перевозка наливом в качестве груза или перевозка и использование в качестве топлива (резолюция ИМО МЕРС.189(60)), а также использование в качестве балласта (резолюция ИМО МЕРС.256(67)) следующего:

сырой нефти плотностью при 15 °С более 900 кг/м³;
нефти иной, чем сырая нефть, плотностью при 15 °С более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм²/с; или
битума, гудрона и их эмульсий.

17.1.2 Если предыдущие операции включали перевозку и использование нефти, указанной в 17.1.1, очистка или промывка танков или трубопроводов не требуется.

17.2 СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИЛИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

17.2.1 В соответствии с правилом 43А Приложения I к МАРПОЛ 73/78:

.1 с 1 июля 2024 г. или после этой даты запрещается использование и перевозка нефти иной, чем сырая нефть, плотностью при 15 °С более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм²/с в качестве топлива для всех судов за исключением судов, занятых в обеспечении безопасности судов или выполняющих поисково-спасательные операции и судов, предназначенных для обеспечения готовности к разливам нефти и реагированию на них;

.2 несмотря на положения 7.2.1.1 с 1 июля 2029 г. или после этой даты запрещается использование и перевозка нефти иной, чем сырая нефть, плотностью при 15 °С более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм²/с в качестве топлива для судов, которые соответствуют правилу 12А Приложения I к МАРПОЛ 73/78 или правилу 1.2.1 главы 1 части II-А Полярного кодекса;

.3 если предыдущие операции включали использование и перевозку нефти иной, чем сырая нефть, плотностью при 15 °С более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм²/с в качестве топлива, очистка или промывка танков, или трубопроводов не требуется;

.4 несмотря на положения 17.2.1.1 и 17.2.1.2, Администрация стороны МАРПОЛ 73/78, береговая линия которой граничит с арктическими водами, может временно освободить от применения требования 17.2.1.1 для судов, плавающих под флагом этой стороны в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией этой стороны. Предоставление такого освобождения разрешается на срок до 1 июля 2029 г.».

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

3 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СБОРА, ХРАНЕНИЯ, ОБРАБОТКИ И СБРОСА СТОЧНЫХ ВОД

19 **Пункт 3.5.1** заменяется следующим текстом:

«**3.5.1** Каждое судно должно быть оборудовано (вне зависимости от наличия установки для обработки сточных вод либо сборного танка сточных вод) трубопроводом для сдачи сточных вод в приемные сооружения. Сливные патрубки должны устанавливаться в удобных для присоединения шлангов местах и должны быть оснащены сливными соединениями с фланцами в соответствии с правилом 10 Приложения IV к МАРПОЛ 73/78 (см. рис. 3.5.1), а также должны иметь отличительные планки. Сливные патрубки должны быть оборудованы глухими фланцами.» .

Рисунок 3.5.1 остается без изменений.

ЧАСТЬ VI. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

20 **Пункт 1.2.1.** Определение «Грузовое судно ледокольного типа относительно требований главы 4 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78» исключается.

После определения «Выброс» вводится определение «Достигнутый годовой эксплуатационный коэффициент интенсивности выбросов углерода (достигнутый CII)» следующего содержания:

«Достигнутый годовой эксплуатационный коэффициент интенсивности выбросов углерода (достигнутый CII) — величина эксплуатационного коэффициента углеродной интенсивности, достигнутая конкретным судном в соответствии с правилами 26 и 28 (предыдущие правила 22 и 22B) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.».

После определения «Достигнутый конструктивный коэффициент энергоэффективности судна (достигнутый EEDI)» вводится определение «Достигнутый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (EEXI)» следующего содержания:

«Достигнутый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (достигнутый EEXI) — величина коэффициента, достигнутая конкретным судном в соответствии с правилом 23 (предыдущее правило 20A) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.».

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 превышению применимого требуемого EEDI, рассчитанного в соответствии с правилом 24 (предыдущее правило 21), или применимого требуемого EEXI, рассчитанного в соответствии с правилом 25 (предыдущее правило 21A) 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/ МЕРС.1/Circ.795/Rev.6 с поправками).

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 МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 заменяется следующим текстом:

«МЕРС.1/Circ.795/Rev.6 с поправками».

После определения «Район контроля выбросов» вводится определение «Рейтинг эксплуатационной углеродной интенсивности» следующего содержания:

«Рейтинг эксплуатационной углеродной интенсивности — означает присвоение судну уровня рейтинга А, В, С, D или Е на основе достигнутого годового эксплуатационного коэффициента углеродной интенсивности, определяемый как отличный, хороший, посредственный, плохой или очень плохой.».

После определения «Топливо с низкой температурой вспышки» вводится определение «Требуемый годовой эксплуатационный коэффициент интенсивности выбросов углерода (требуемый СII)» следующего содержания:

«Требуемый годовой эксплуатационный коэффициент интенсивности выбросов углерода (требуемый СII) — целевое значение достигнутого годового эксплуатационного коэффициента углеродной интенсивности в соответствии с правилами 26 и 28 (предыдущие правила 22 и 22B) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 для судна определенного типа и размеров.».

После определения «Требуемый конструктивный коэффициент энергоэффективности судна (требуемый EEDI)» вводится определение «Требуемый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (требуемый EEXI)» следующего содержания:

«Требуемый коэффициент энергоэффективности для существующих судов (требуемый EEXI) — максимальная величина достигнутого коэффициента EEXI, допускаемая правилом 25 (предыдущее правило 21A) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 для судна определенного типа и размеров.»

21 **Пункт 2.2.6.** Во втором абзаце ссылка на МЕРС.1/Circ.795/Rev.5 заменяется следующим текстом:

«МЕРС.1/Circ.795/Rev.6 с поправками».

22 **Глава 2.6.** Название заменяется следующим текстом:

«2.6 ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ИНТЕНСИВНОСТИ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА (УГЛЕРОДНОЙ ИНТЕНСИВНОСТИ) СУДОВ».

23 **Пункт 2.6.1** заменяется следующим текстом:

«2.6.1 Требования к углеродной интенсивности судов, введенные пересмотренным Приложением VI к МАРПОЛ 73/78, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.328(76), применяются ко всем судам валовой вместимостью 400 и более за исключением судов, движение которых обеспечивается немеханическими средствами, а также платформ включая ПНК (FPSO, FSO(FSU)) и ПБУ вне зависимости от средств их движения.»

24 **Пункт 2.6.2.** Ссылка на правила 20 и 21 заменяется ссылкой на правила 22 и 24 соответственно.

25 **Пункт 2.6.3.** Седьмой, одиннадцатый, четырнадцатый и пятнадцатый абзацы заменяются следующим текстом соответственно:

«судно для перевозки генеральных грузов. К таким судам не относятся специализированные сухогрузные суда, такие как суда для перевозки скота, транспортировки барж, яхт, перевозки ядерного топлива, перевозки тяжеловесных грузов (суда, оборудованные для перевозки тяжеловесных/крупногабаритных грузов, которые могут иметь словесную характеристику **Heavy cargo carrier**). При определении специализированных судов для перевозки тяжеловесных грузов следует руководствоваться рекомендацией МАКО № 170 (May 2022);»;

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

«Вышеуказанные требования по достигнутому и требуемому EEDI не распространяются на грузовые суда с неконвенционной пропульсивной установкой, за исключением круизных пассажирских судов и газозовов LNG, как указано выше.

С 1 октября 2020 г. вышеуказанные требования по EEDI не распространяются на суда категории А, определенной в Полярном кодексе.»

26 **Пункт 2.6.7** заменяется следующим текстом:

«**2.6.7** Для каждого судна, на которое распространяется правило 24 (предыдущее правило 21) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, мощность его пропульсивной установки не должна быть меньше мощности, необходимой для обеспечения маневренности судна при неблагоприятных погодных условиях. Определение минимальной мощности пропульсивной установки должно производиться в соответствии с Временным руководством по определению минимальной пропульсивной мощности для обеспечения маневренности судна при неблагоприятных погодных условиях, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.262(68), и с учетом циркуляра ИМО МЕРС.1/Circ.850 с поправками.»

27 Вводятся **новые пункты 2.6.8 — 2.6.12** следующего содержания:

«**2.6.8** В соответствии с правилом 21 (предыдущее правило 19В) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 каждое новое и существующее судно валовой вместимостью 400 и более, указанных в 2.6.3 типов, за исключением пассажирского, дополнительно должно соответствовать техническим требованиям по углеродной интенсивности (достигнутому и требуемому EEXI) согласно правил 23 и 25 (предыдущие правила 20А и 21А) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, а также эксплуатационным требованиям по углеродной интенсивности (достигнутому и требуемому CII) согласно правилам 26 и 28 (предыдущие правила 22 и 22В) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

Вышеуказанные требования по достигнутому и требуемому EEXI не распространяются на грузовые суда с неконвенционной пропульсивной установкой за исключением круизных пассажирских судов и газозовов LNG.

Вышеуказанные требования по EEXI и CII не распространяются на суда категории А, определенной в Полярном кодексе.

2.6.9 Расчет достигнутого EEXI должен производиться в соответствии с Руководством 2021 года по методу расчета достигнутого EEXI для судов, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.333(76) с поправками, внесенными резолюцией ИМО МЕРС.350(78), и сопровождаться Техническим файлом по EEXI, содержащим необходимую информацию и процесс расчета.

Дополнительно следует руководствоваться положениями рекомендации МАКО № 172 (June 2022) «Руководство по применению EEXI» (документ доступен на сайте МАКО (www.iacs.org.uk)).

2.6.10 Несмотря на требования в 2.6.8 в отношении достигнутого EEXI, величина достигнутого EEDI для судна, к которому применяется правило 22 (предыдущее правило 20) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, может применяться в качестве величины достигнутого EEXI при условии, что величина достигнутого EEDI равна или менее величины требуемого EEXI для этого судна. При этом проверка достигнутого EEXI должна проводиться на основе Технического файла по EEDI.

2.6.11 Для судов, указанных в 2.6.3 типов, достигнутый EEXI должен быть меньше требуемого EEXI или равен ему:

$$\text{Достигнутый EEXI} \leq \text{Требуемый EEXI} = (1 - Y/100) \times \text{величина Базовой линии EEDI.}$$

Величина понижающего коэффициента Y определяется по табл. 2.6.11.

Таблица 2.6.11

Тип судна	Дедвейт, DWT/Валовая вместимость, GT	Понижающий коэффициент Y
Навалочное	200000 DWT и выше	15
	20000 DWT и выше, но менее 200000 DWT	20
	10000 DWT и выше, но менее 20000 DWT	0 — 20 ¹
Газовоз	15000 DWT и выше	30
	10000 DWT и выше, но менее 15000 DWT	20
	2000 DWT и выше, но менее 10000 DWT	0 — 20 ¹
Наливное	200000 DWT и выше	15
	20000 DWT и выше, но менее 200000 DWT	20
	4000 DWT и выше, но менее 20000 DWT	0 — 20 ¹
Контейнеровоз	200000 DWT и выше	50
	120000 DWT и выше, но менее 200000 DWT	45

Тип судна	Дедвейт, DWT/Валовая вместимость, GT	Понижающий коэффициент Y
	80000 DWT и выше, но менее 120000 DWT	35
	40000 DWT и выше, но менее 80000 DWT	30
	15000 DWT и выше, но менее 40000 DWT	20
	10000 DWT и выше, но менее 15000 DWT	0 — 20 ¹
Для перевозки генеральных грузов	15000 DWT и выше	30
	3000 DWT и выше, но менее 15000 DWT	0 — 30 ¹
Грузовое рефрижераторное	5000 DWT и выше	15
	3000 DWT и выше, но менее 5000 DWT	0 — 15 ¹
Комбинированное	20000 DWT и выше	20
	4000 DWT и выше, но менее 20000 DWT	0 — 20 ¹
Газовоз LNG	10000 DWT и выше	30
Грузовое судно ро-ро(автомобилевоз)	10000 DWT и выше	15
Грузовое судно ро-ро	2000 DWT и выше	5
	1000 DWT и выше, но менее 2000 DWT	0 — 5 ¹
Пассажирское судно ро-ро	1000 DWT и выше	5
	250 DWT и выше, но менее 1000 DWT	0 — 5 ¹
Круизное пассажирское судно с неконвенционной пропульсивной установкой	85000 GT и выше	30
	25000 GT и выше, но менее 85000 GT	0 — 30 ¹

¹ Значение Y определяется при помощи линейной интерполяции по двум значениям дедвейта. Нижнее значение Y применяется к наименьшему значению дедвейта судна.

2.6.12 Для проверки достигнутого EEXI заявка на освидетельствование и Технический файл по EEXI, содержащий всю требуемую для проверки информацию, процесс расчета, другие необходимые документы и оформленный в соответствии с Руководством 2022 года по освидетельствованию и сертификации достигнутого EEXI, приведенном в резолюции ИМО МЕРС.351(78), должны быть предоставлены Регистру, действующему по поручению Администрации.

Технический файл по EEXI должен быть оформлен по крайней мере на английском языке. Форма Технического файла по EEXI приведена в указанном выше Руководстве ИМО.»

28 Нумерация **существующих пунктов 2.6.8 — 2.6.11 и ссылки на них** изменяются на **2.6.13 — 2.6.16** соответственно.

29 **Существующие пункты 2.6.8 и 2.6.9** заменяются следующим текстом:

«**2.6.13** В соответствии с правилом 26 (предыдущее правило 22) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 на всех судах (как новых, так и существующих) валовой вместимостью 400 и более должны иметься SEEMP, составленный на рабочем языке или языке понятном экипажу, за исключением платформ, включая ПНК (FPSO и FSO(FSU)), и ПБУ независимо от наличия средств их движения и любых самоходных судов.

2.6.14 Условием выдачи Свидетельства IEE (форма 2.4.3) с Дополнением (форма 2.4.3.1) на существующее судно, к которому не применяются правила 22 и 24 (предыдущие правила 20 и 21) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, является выполнение требования по наличию SEEMP на борту.»

30 **Пункт 2.6.10 (новый номер 2.6.15).** Ссылка на МЕРС.282(70) заменяется ссылкой на МЕРС.346(78).

31 Вводится **новый пункт 2.6.17** следующего содержания:

«**2.6.17** На 1 января 2023 г. или до этой даты на судах валовой вместимостью 5000 и более, указанных в 2.6.3 типов, за исключением пассажирского, SEEMP должен содержать: описание методологии, которая будет использоваться для расчета судового достигнутого CII, требуемого правилом 28 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, и процедуру для предоставления данных в Администрацию судна;

требуемый CII на следующие три года, как указано в правиле 28 (предыдущее правило 22В) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78;

план, фиксирующий, каким образом требуемый CII будет достигнут в следующие три года; и

процедуру самооценки и улучшений.

Подтверждение соответствия, выданное Администрацией или любой организацией, должным образом уполномоченной ею, в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.347(78), должно быть предоставлено и храниться на борту судна.».

32 Нумерация **существующих пунктов 2.6.12 и 2.6.13** изменяется на **2.6.18 и 2.6.19** соответственно.

33 **Существующие пункты 2.6.12 и 2.6.13** заменяются следующим текстом:

«2.6.18 Подтверждение соответствия части II Плана управления энергоэффективностью судна (SEEMP) (форма 2.4.43.1) требованиям 2.6.16, выданное Администрацией или любой организацией, должным образом уполномоченной ею, должно быть предоставлено на 31 декабря 2018 г. или до этой даты и должно храниться на борту судна. Суда, поставленные на 1 января 2019 г. или после этой даты, должны иметь на борту SEEMP, соответствующий 2.6.16 и документ, подтверждающий соответствие.

2.6.19 В соответствии с правилом 27 (предыдущее правило 22А — Сбор данных и отчет по расходу топлива судами) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, начиная с 1 января 2019 г., каждое судно валовой вместимостью 5000 и более, на котором требуется наличие SEEMP, должно обеспечить сбор данных по расходу топлива судном, пройденному расстоянию относительно берега и времени нахождения в пути, используя методы и процедуры, указанные в SEEMP. Данные, относящиеся к испаряющемуся газу (boil-off gas (BOG)), потребляемому на борту для целей движения или эксплуатации, должны собираться и о них следует отчитываться так же, как о расходе топлива при применении системы сбора данных по расходу топлива.».

34 Вводится **новый пункт 2.6.20** следующего содержания:

«2.6.20 После окончания 2023 календарного года и каждого последующего, для каждого судна валовой вместимостью 5000 и более, подпадающего под один или несколько типов судов, указанных в 2.6.3, за исключением пассажирского, должен быть рассчитан достигнутый CII за 12-месячный период с 1 января по 31 декабря прошедшего календарного года, используя полученные данные согласно правилу 27 (предыдущее правило 22А) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.352(78) «Руководство 2022 года по эксплуатационным коэффициентам углеродной интенсивности и методам расчета (Руководство CII, G1)», а также резолюцией ИМО МЕРС.355(78) «Временное руководство 2022 года по корректирующим факторам и регулированию рейсов для расчета CII (Руководство CII, G5)» и сравнить его с требуемым CII.

Требуемый CII определяется в соответствии с правилом 28 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78:

$$\text{Требуемый CII} = (1-Z/100) \times \text{CII}_R,$$

где Z – ежегодный понижающий коэффициент, определяемый согласно резолюции ИМО МЕРС.338(76) «Руководство 2021 года по понижающим коэффициентам эксплуатационной углеродной интенсивности (Руководство CII по понижающим коэффициентам, G3)»;

CII_R – значение базовой линии, определенной согласно резолюции ИМО МЕРС.353(78) «Руководство 2022 года по базовым линиям для использования с эксплуатационными коэффициентами углеродной эффективности (Руководство CII по базовым линиям, G2)».

2.6.20.1 Значение базовой линии определяется по формуле:

$$\text{CII}_R = a \times \text{Вместимость}^{-c},$$

где a и c – постоянные величины, определяемые по табл. 2.6.20.1.

Таблица 2.6.20.1

Тип судна		а	Вместимость	с
Грузовое судно ро-ро (автомобилевоз)	57700 GT и выше	3627	Валовая вместимость (GT) 57700	0,590
	30000 GT и выше, но менее 57700 GT	3627	GT	0,590
	Менее 30000 GT	330	GT	0,329
Грузовое судно ро-ро		1967	Валовая вместимость (GT)	0,485
Навалочное	279000 DWT и более	4745	Дедвейт (DWT) 279000	0,622
	менее 279000 DWT	4745	Дедвейт (DWT)	0,622
Пассажирское судно ро-ро	Пассажирское судно ро-ро	2023	Валовая вместимость (GT)	0,460
	Высокоскоростное судно в соответствии с главой X Конвенции SOLAS	4196	Валовая вместимость (GT)	0,460
Газовоз	65000 DWT и более	14405 x 10 ⁷	Дедвейт (DWT)	2,071
	менее 65000 DWT	8104	Дедвейт (DWT)	0,639
Газовоз LNG	100000 DWT и более	9,827	Дедвейт (DWT)	0,000
	65000 DWT и более, но менее 100000 DWT	14479 x 10 ¹⁰	Дедвейт (DWT)	2,673
	менее 65000 DWT	14479 x 10 ¹⁰	Дедвейт (DWT) 65000	2,673
Наливное		5247	Дедвейт (DWT)	0,610
Контейнеровоз		1984	Дедвейт (DWT)	0,489
Круизное пассажирское судно		930	Валовая вместимость (GT)	0,383
Для перевозки генеральных грузов	20000 DWT и более	31948	Дедвейт (DWT)	0,792
	менее 20000 DWT	588	Дедвейт (DWT)	0,3885
Грузовое рефрижераторное		4600	Дедвейт (DWT)	0,557
Комбинированное		5119	Дедвейт (DWT)	0,622

».

35 Нумерация **существующего пункта 2.6.14** изменяется на **2.6.21**.

36 **Существующий пункт 2.6.14** заменяется следующим текстом:

«**2.6.21** В пределах трех месяцев после окончания каждого календарного года, судно предоставляет обобщенный отчет по собранным данным, указанным в Дополнении IX Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, а также величину достигнутого CII с использованием стандартного формата, приведенного в Дополнении 3 в резолюции ИМО МЕРС.346(78), в Администрацию или любую организацию, должным образом уполномоченной ею, с помощью электронных средств связи.».

37 Вводится **новый пункт 2.6.22** следующего содержания:

«**2.6.22** Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, должна проверить предоставленный отчет в соответствии с процедурами, разработанными с учетом Руководства для Администраций по проведению проверок данных по расходу топлива судами и эксплуатационной углеродной интенсивности, приведенного в резолюции ИМО МЕРС.348(78), а также произвести проверку достигнутого CII в сравнении с требуемым CII, определить рейтинг эксплуатационной углеродной интенсивности судна А, В, С, D или Е в соответствии с правилом 28 (предыдущее правило 22В) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78 и резолюцией ИМО МЕРС.354(78) «Руководство 2022 года по определению рейтинга эксплуатационной углеродной интенсивности судов (Руководство CII по рейтингу, G4)». Средняя точка уровня рейтинга С должна быть величиной равной требуемому CII.

При удовлетворительных результатах выдается Удостоверение о соответствии, касающееся расхода судового топлива и рейтинга годовой эксплуатационной углеродной интенсивности, в соответствии с формой, приведенной в Дополнении X Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, не позднее пяти месяцев с начала календарного года.».

38 Нумерация **существующего пункта 2.6.15** изменяется на **2.6.23**.

39 **Существующий пункт 2.6.15** заменяется следующим текстом:

«**2.6.23** Для судна, имеющего рейтинг D в течение 3 лет подряд или рейтинг E в соответствии с правилом 28 (предыдущее правило 22B) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, должен быть разработан план корректирующих действий для достижения требуемого CII и отражен в SEEMP. Пересмотренный SEEMP с включенным планом корректирующих действий должен быть представлен Администрации или любой организации, должным образом уполномоченной ею, для проверки не позднее одного месяца после предоставления отчета о достигнутом CII в соответствии с правилами 28.7 и 28.8 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

Для такого судна Удостоверение о соответствии, указанное в 2.6.22, не выдается до тех пор, пока SEEMP с планом корректирующих действий не будет проверен.».

40 Вводится **новый пункт 2.6.24** следующего содержания:

«**2.6.24** Свидетельство IEE (форма 2.4.3) с Дополнением (форма 2.4.3.1) может быть выдано любому судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему международные рейсы, на весь срок эксплуатации этого судна.».

41 Нумерация **существующих пунктов 2.6.16 — 2.6.20** и **ссылки на них** изменяются на **2.6.25 — 2.6.29** соответственно.

42 **Существующий пункт 2.6.18.2 (новый номер 2.6.27.2)** дополняется абзацем следующего содержания:

«При применении инновационных технологий для улучшения энергоэффективности судов следует руководствоваться циркуляром ИМО МЕРС.1/Circ.896 «Руководство 2021 года по расчету и проверке достигнутого EEDI и EEXI при использовании инновационных энергоэффективных технологий».».