



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

**ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО**

**№ 313-04-1818ц**

от 20.09.2022

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, техническая документация

Дата вступления в силу:<sup>1</sup>

**01.11.2022**

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1 + 6

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»; IV «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения сточными водами»; V «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения мусором» и VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в связи с принятием резолюции ИМО МЕРС.329(76), а также с учетом опыта технического наблюдения в Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях российской Федерации, 2022 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, при освидетельствовании судов в постройке и эксплуатации по заявкам, поступившим с момента вступления изменений в силу.

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

часть II: пункты 4.1.1 – 4.1.7, 7.2.2.1 и 10.2.1.1, разделы 11 и 12

часть IV: пункты 3.5.1 и 3.5.8

часть V: пункты 3.2, 3.3, 4.2.7 и 4.2.9

часть VI: пункты 1.2.1 и 2.6.3

Исполнитель: В.В. Кондратьев

313

+7(812) 570-43-11

Система «Тезис» № 22-160149

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Часть II, пункт 4.1.1	Уточнены требования с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
2	Часть II, пункт 4.1.2	Существующий пункт исключен	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
3	Часть II, пункты 4.1.2 — 4.1.6	Нумерация существующих пунктов 4.1.3 — 4.1.7 и ссылки на них изменены на 4.1.2 — 4.1.6. Требования уточнены	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
4	Часть II, пункт 7.2.2.1	Уточнены требования с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
5	Часть II, пункт 10.2.1.1	Уточнены требования с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
6	Часть II, раздел 11	Внесены изменения с учетом УИ ИМО №№ 25 и 67 к Приложению I МАРПОЛ 73/78	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
7	Часть II раздел 12	* Введен новый раздел 12 «Требования к использованию и перевозке нефти в качестве топлива в Арктических водах» с учетом резолюции ИМО МЕРС.329(76)	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
8	Часть IV, пункт 3.5.1	Уточнены требования с учетом правила 10 Приложения IV МАРПОЛ 73/78	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
9	Часть IV, пункт 3.5.8	Уточнены требования с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
10	Часть V, пункты 3.2 и 3.3	Уточнены требования с учетом правила 10 Приложения V МАРПОЛ 73/78	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
11	Часть V, пункт 4.2.7	Уточнены требования с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
12	Часть V, пункт 4.2.9	Уточнены требования с учетом опыта технического наблюдения	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
13	Часть VI, пункт 1.2.1	Определение «Грузовое судно ледокольного типа» исключено	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022
14	Часть VI, пункт 2.6.3	Уточнены требования с учетом правила 2.29 Приложения VI МАРПОЛ. Добавлена ссылка на рекомендацию МАКО №170	313-04-1818ц от 20.09.2022	01.11.2022

<sup>1</sup> Символом «\*» помечаются изменения существенного характера, требующие учета в Дайджесте основных изменений к Правилам РС.

**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**

1 **Пункт 4.1.1** заменяется следующим текстом:

**«4.1.1** Любое судно валовой вместимостью 400 и более должно быть оснащено сепаратором льяльных вод (сепаратором) одобренного типа, а любое судно валовой вместимостью 10 000 и более должно быть оснащено сепаратором одобренного типа, оборудованным сигнализатором одобренного типа и автоматическим запорным устройством. При необходимости сброса нефтесодержащих вод в особых морских районах, указанных в правиле 1 Приложения I к МАРПОЛ 73/78, сигнализатор и автоматическое запорное устройство требуются для судна валовой вместимостью 400 и более.».

2 **Пункт 4.1.2** исключается.

3 **Пункты 4.1.2 – 4.1.6.** Нумерация пунктов **4.1.3 – 4.1.7** и ссылки на них заменяются на **4.1.2 – 4.1.6**, соответственно. Требования заменяются следующим текстом:

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

**4.1.3** Любое судно валовой вместимостью менее 400 должно быть оснащено оборудованием в соответствии с 8.1 либо оборудованием в соответствии с 4.1.1.

**4.1.4** При эксплуатации судна на внутренних водных путях, если предусматривается сброс нефтесодержащих вод в разрешенных районах, оборудование для фильтрации нефти должно быть оснащено сигнализатором одобренного типа, автоматическим запорным устройством и обеспечивать такую фильтрующую способность, чтобы после прохождения через него любой нефтесодержащей смеси содержание нефти в ней не превышало норм, установленных органами государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

При эксплуатации судна только в морских районах оборудование для фильтрации нефти должно обеспечивать такую фильтрующую способность, чтобы после прохождения через него любой нефтесодержащей смеси содержание нефти в ней не превышало 15 мг/л.

**4.1.5** На стационарных судах, совершающих только рейсы без груза с целью изменения своего положения (суда-гостиницы, суда для хранения и т.д.), а также на высокоскоростных судах, выполняющих регулярные рейсы, не превышающие 24 часов, включая также рейсы без пассажиров/груза для целей изменения своего местоположения, сепараторы могут не устанавливаться при наличии сборного танка достаточной вместимости для полного сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод.

**4.1.6** Если по результатам анализов проб, выполненных в признанной лаборатории, оборудование, указанное в 4.1.1 и 4.1.4 не обеспечивает требуемое содержание нефти в сбрасываемой смеси, эксплуатация судна не допускается до устранения неисправности этого оборудования и получения положительных результатов анализов проб.».

4 **Пункт 7.2.2.1. Второй абзац** заменяется следующим текстом:

«Трубопровод может быть выведен на в одном месте, при условии возможности обеспечения выдачи на оба борта.»;

вводится **новый абзац** следующего содержания:

«На судах с динамическим принципом поддержания валовой вместимостью менее 400 и других судах менее 200, конструктивные особенности которых не позволяют устройство системы трубопроводов для сдачи, такие трубопроводы могут не предусматриваться, при условии обеспечения сдачи льяльных вод и нефтяных остатков в приемные сооружения альтернативными методами.».

5 **Первый абзац пункта 10.2.1.1** заменяется следующим текстом:

«.1 при общем объеме жидкого топлива на судне 600 м<sup>3</sup> и более топливные танки должны располагаться над теоретической линией днищевой обшивки, за исключением самоподъемных буровых установок, везде на расстоянии не меньше, чем расстояние *h*, которое должно быть не менее следующей величины:».

6 **Раздел 11** заменяется следующим текстом:

#### **«11 ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАВУЧИМ И СТАЦИОНАРНЫМ ПЛАТФОРМАМ**

**11.1** Под действие требований настоящей части подпадает только сброс стоков из машинных помещений и загрязненной забортной воды, принятой в нефтяные танки, плавучих и стационарных платформ.

**11.2** ПБУ, МСП, ПНК и другие плавучие или стационарные платформы должны удовлетворять требованиям настоящей части, касающейся судов валовой вместимостью 400 и более, не являющихся нефтеналивными судами, за исключением указанного в правиле 39.2 Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

**11.3** При применении требований по защите топливных танков, указанных в 10.2.1 (правило 12А Приложения I к МАРПОЛ 73/78) к ПБУ со стабилизирующими колоннами в соответствии с кодексом ПБУ, для целей определения расположения топливных танков принимается следующее:

повреждаться могут только те конструкции (колонны, пиллерсы), подводная часть корпуса которых находится на периферии плавучей установки и повреждение может произойти на незащищенных участках конструкций;

принимается, что конструкции получают повреждение на любом уровне между 5,0 м выше и 3,0 м ниже значений осадок, указанных в руководстве ПБУ для нормальных и плохих погодных условий; и

принимается, что подводная часть корпуса и основание могут получать повреждения в условиях перехода ПБУ, также, как и указано выше, с учетом формы конструкций.

**11.4** 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.

**11.5** ПНК (FPSO и FSO) не должны рассматриваться в качестве удаленных от берега терминалов и не предусмотрены для приема грязного балласта или промывочных вод с производящих погрузку или выгрузку наливных судов.».

7 Вводится **новый раздел 12** следующего содержания:

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

**12.1** С 1 июля 2024 года или после этой даты запрещается использование и перевозка нефти плотностью при 15 °С более 900 кг/м<sup>3</sup> или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм<sup>2</sup>/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.

**12.2** Несмотря на положения 12.1 для судов, которые отвечают правилу 12А Приложения I к МАРПОЛ 73/78 или правилу 1.2.1 главы 1 части II-А Полярного кодекса использование и перевозка нефти плотностью при 15 °С более 900 кг/м<sup>3</sup> или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм<sup>2</sup>/с в качестве топлива запрещается с 01 июля 2029 г.

**12.3** Если предыдущие операции включали перевозку и использование нефти плотностью при 15 °С более 900 кг/м<sup>3</sup> или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм<sup>2</sup>/с, в качестве топлива, очистка или промывка танков, или трубопроводов не требуется.

**12.4** Несмотря на положения 12.1 и 12.2, Администрация РФ может временно не применять требование пункта 12.1 настоящего правила для судов, плавающих под ее флагом в водах, находящихся под ее суверенитетом или юрисдикцией. Предоставление такого изъятия разрешается на срок до 01 июля 2029 года.».

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

8 **Пункт 3.5.1** заменяется следующим текстом:

**«3.5.1** Каждое судно должно быть оборудовано трубопроводом для сдачи сточных и хозяйственно-бытовых вод в приемные сооружения.

Трубопровод должен быть выведен на оба борта. Трубопровод может быть выведен, в одном месте, при условии возможности обеспечения выдачи сточных вод на оба борта. Сливные патрубки должны устанавливаться в удобных для присоединения шлангов местах и должны быть оснащены сливными соединениями с фланцами в соответствии с рис. 3.5.1, а также должны иметь отличительные планки.

Сливные патрубки должны быть оборудованы глухими фланцами.

На судах, выполняющих регулярные рейсы, например пассажирских паромов, сливные соединения могут быть оснащены быстроразъемными соединениями согласно международному стандарту EN1306:2018.

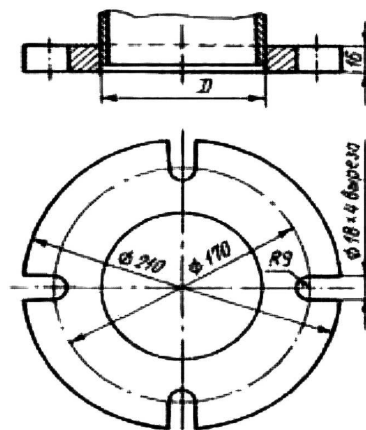


Рис. 3.5.1

Примечание. Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 100 мм и изготавливается из стали или эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с соответствующей уплотнительной прокладкой рассчитывается на рабочее давление 0,6 МПа. Для судов, имеющих теоретическую высоту борта 5 м и менее, внутренний диаметр сливного соединения может быть 38 мм. Соединение осуществляется с помощью четырех болтов требуемой длины, диаметром 16 мм.».

9 **Первое предложение пункта 3.5.8** заменяется следующим текстом:

**«3.5.8** Для всех судов, за исключением МСП, ПБУ, ПНК и других платформ, находящихся при эксплуатации в стационарном положении, для возможности сброса необработанных сточных вод из сборных танков судов в разрешенных для сброса морских районах, а также в разрешенных районах внутренних водных путей (в соответствии с требованиями Администрации РФ) судовладельцем должен быть представлен на рассмотрение Регистру расчет интенсивности сброса сточных вод.».

## **ЧАСТЬ V. ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ**

10 **Пункты 3.2 и 3.3** заменяются следующим текстом:

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

**3.3** На каждом судне длиной 12 м или более, а также на стационарных и плавучих платформах должны иметься плакаты об управлении мусором на судне.

Каждая стационарная или плавучая платформа снабжается Журналом операций с мусором.».

11 **Первый абзац пункта 4.2.7** заменяется следующим текстом:

**«4.2.7** Отдельные устройства для сбора и хранения мусора должны быть предусмотрены для следующих категорий мусора в зависимости от категорий, образующихся на борту:».

12 **Пункт 4.2.9** заменяется следующим текстом:

**«4.2.9** Для высокоскоростных судов валовой вместимостью менее 100 допускается сбор мусора в маркированную прочную пластиковую упаковку с хранением во внутренних вентилируемых помещениях судна или специально предусмотренных местах и последующей сдачей в приемные сооружения.».

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

13 В **пункте 1.2.1** определение «Грузовое судно ледокольного типа» исключается.

14 В **пункте 2.6.3** **седьмой, одиннадцатый, четырнадцатый и пятнадцатый абзацы** заменяются следующим текстом:

«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) (документ доступен на сайте МАКО ([www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)));

круизное пассажирское судно с неконвенционной пропульсивной установкой, поставленное на или после 1 сентября 2019 г. 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.».