

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН

Бюлетень № 1 змін і доповнень



Київ 2022

Регістр судноплавства України

Бюлетень №1 змін і доповнень затверджений згідно з діючим положенням і вводиться в дію **01.01.2022 року**.

При підготовці Бюлетеня №1 враховані застосовні резолюції Міжнародної морської організації (ІМО), прийняті сесіями Комітету з захисту морського середовища (КЗМС) по 75-у включно та відповідні поправки до Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78/97, а саме:

- резолюції ІМО: МЕРС.227(64), МЕРС.259(68), МЕРС.264(68), МЕРС.300(72), МЕРС.301(72), МЕРС.306(73), МЕРС.315(74), МЕРС.316(74), МЕРС.324(75), МЕРС.325(75), а також:

- уніфіковані вимоги МАКТ:

УВ МАКТ М52(Rev.2 Nov 2019), УВ МАКТ PR38(Rev.3 Jan 2021);

- циркуляр ІМО МЕРС.1/Circ.795/Rev.4;

- рекомендація МАКТ №13 (Rev.3 July 2020).

Також враховані зауваження користувачів діючих Правил по запобіганню забрудненню з суден.

Бюлетень № 1 змін і доповнень містить зміни і доповнення до:
Правил по запобіганню забрудненню з суден (видання 2020 року).

**Офіційне видання
Регістр судноплавства України**

© Регістр судноплавства України, 2022

ЗМІСТ
ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1	Область поширення.....	8
2	Визначення і пояснення.....	8
4	Технічна документація.....	8

**ЧАСТИНА I. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН ТА ЇХ ОБЛАДНАННЯ
ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ НАФТОЮ**

2	Вимоги до машинних відділень усіх суден.....	9
---	--	---

**ЧАСТИНА II. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН, ЇХ ОБЛАДНАННЯ І
ПРИСТРОЇВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ ПІД ЧАС
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ**

1	Загальні положення.....	10
2	Класифікація шкідливих речовин.....	10
3	Вимоги до конструкції суден для перевезення шкідливих речовин наливом.....	10
4	Експлуатаційні скидання залишків шкідливих рідких речовин.....	10

**ЧАСТИНА III. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ СУДЕН
ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ СТИЧНИМИ ВОДАМИ**

1	Загальні положення.....	11
2	Установки і обладнання для збирання, зберігання, обробки і видалення стічних вод.....	11

**ЧАСТИНА IV. ВИМОГИ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ
СМІТТЯМ**

2	Обладнання і пристрої для збирання і обробки сміття та інсинератори.....	14
3	Вимоги до суден, які експлуатуються у межах акваторії порта і при плаванні на внутрішніх водних шляхах	14

**ЧАСТИНА V. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ СУДЕН ЩОДО
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ АТМОСФЕРИ**

1	Загальні положення.....	15
3	Вимоги у відношенні контролю за викидами з суден.....	15
4	Суднові дизельні двигуни.....	18
5	Правила енергоефективності для суден.....	18

**ЧАСТИНА VII. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ СУДЕН НА ВІДПОВІДНІСТЬ
ЗНАКАМ ECO І ECO-S У СИМВОЛІ КЛАСУ СУДНА**

1	Загальні положення.....	24
3	Застосування вимог міжнародних документів.....	24
4	Необхідна документація.....	24
5	Технічні вимоги щодо присвоєння знака ECO в символі класу.....	25
6	Технічні вимоги щодо присвоєння знака ECO-S у символі класу.....	28

**ЧАСТИНА VIII. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ НАФТОНАЛИВНИХ СУДЕН
ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ВАНТАЖНИХ ОПЕРАЦІЙ В МОРІ**

1	Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій з морськими терміналами	29
---	--	----

ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Підрозділ 1: пункт 1.6 анулюється згідно змін редакційного характеру.
2. Підрозділ 2: в пункт 2.1 внесені доповнення в визначення: «Електронний журнал операцій».
3. Підрозділ 4: доповнений пунктом 4.5 згідно положень Конвенції МАРПОЛ 73/78.

ЧАСТИНА I. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН ТА ЇХ ОБЛАДНАННЯ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ НАФТОЮ

1. Підрозділ 2: в пункт 2.1.3.1 внесені зміни редакційного характеру.

ЧАСТИНА II. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН, ЇХ ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ

1. Підрозділ 3.2: в пункті 3.2.1 уточнені вимоги з урахуванням Резолюції МЕРС.315(74).
2. Підрозділ 3.4 доповнений пунктом 3.4.4 в якому уточнені вимоги до використання зливального отвору.
3. Підрозділ 3.7: в пункті 3.7.1 уточнені вимоги з урахуванням Резолюції МЕРС.315(74).
4. Підрозділ 4.3: в пункт 4.3.1 внесені зміни редакційного характеру.

ЧАСТИНА III. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ СУДЕН ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ СТИЧНИМИ ВОДАМИ

1. Підрозділ 1.1 в пункт 1.1.1 внесені зміни редакційного характеру;
в пункті 1.1.4.1.2 уточнюється схвалення установки для обробки стічних вод.
2. Підрозділ 2.1: доповнений пунктом 2.1.5 згідно вимог Полярного кодексу з урахуванням Резолюції МЕРС.264(68).
3. Підрозділ 2.2: пункт 2.2.1 доповнений формулою розрахунку місткості збірної цистерни стічних вод;
пункт 2.2.6 доповнений вимогою до експлуатації збірних цистерн при мінусовій температурі.
4. Підрозділ 2.3: в пункт 2.3.4 внесені зміни з урахуванням дослідів технічного нагляду;
в пункті 2.3.10.1 внесені зміни редакційного характеру;
текст пункту 2.3.10.2 переопрацьований з заміною нумерації пунктів та уточненні вимог до установок для обробки стічних вод по забезпеченню ступенів очистки з нормативами наведеними в табл. 2.3.10.2 згідно вимогам 4.2 Резолюції МЕРС.227(64);
нумерація існуючих пунктів 2.3.10.3 і 2.3.10.4 змінена на 2.3.10.5 і 2.3.10.6;
доповнений новим пунктом 2.3.10.7.
5. Підрозділ 2.5: доповнений пунктом 2.5.3, в якому уточнені вимоги до скидання стічних вод.

ЧАСТИНА IV. ВИМОГИ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ СМІТТЯМ

1. Підрозділ 2.4: тексту підрозділу надано номер 2.4.1;
доповнений новими пунктами 2.4.2 і 2.4.3 згідно з вимогами циркуляру МЕРС.1/Circ.795/Rev.4.
2. Підрозділ 2.5: в пункт 2.5.4 внесені зміни редакційного характеру.

ЧАСТИНА V. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ СУДЕН ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ АТМОСФЕРИ

1. Підрозділ 1.2: в пункт 1.2.1 внесені доповнення в визначення: «Дистилятне паливо», «Залишкове паливо», «Значне переобладнання щодо контролю викидів окислів азоту (NOx)», «Значна модифікація суднового дизельного двигуна», «Система збирання пари вантажю».
2. Розділ 3: в пункті 3.1.8 уточнені вимоги з урахуванням Резолюції МЕРС.316(74);
в пункті 3.2.1.1 змінені вимоги пункту з урахуванням Резолюції МЕРС.301(72);
в пункті 3.2.1.2 уточнені дати значного переобладнання дизельних двигунів з урахуванням резолюції МЕРС.301(72);
в пункт 3.2.4.1 внесені зміни редакційного характеру;
в пункті 3.2.4.2 внесені уточнення згідно вимог циркуляру МЕРС.1/Circ 795/Rev.4;
в пункті 3.2.4.3 уточнені дати значної модифікації дизельних двигунів з урахуванням Резолюції МЕРС.301(72);
доповнюється пунктом 3.2.4.5 з урахуванням Резолюції МЕРС.301(72);
в пункт 3.2.5.1 внесені зміни редакційного характеру;
пункт 3.3.3 доповнюється вимогами з урахуванням Резолюції МЕРС.259(68);
пункт 3.4.2 доповнений новим пунктом 3.4.2.5;
в підрозділі 3.4 текст *Примітки*** замінено новим текстом.
в підрозділі 3.6 пункт 3.6.6 доповнюється посиланням на резолюцію МЕРС.182(59) та циркуляр МЕРС.1/Circ 508.
3. Розділ 4: в пункті 4.1.3.1 замінюється текст визначення «Значна модифікація суднового дизельного двигуна» з урахуванням резолюції МЕРС.316(74);
в пункті 4.6.3.4.1 внесені уточнення в позначенні стандартів.
4. Підрозділ 5.2 доповнюється вимогами з урахуванням Резолюції МЕРС.324(75);
в пункті 5.3.1 замінюється таблиця 5.3.1 з урахуванням Резолюції МЕРС.324(75);
в пункт 5.3.10 внесені уточнення згідно вимог УВ МАКТ PR38 (Rev.3 Jan 2021) відносно коефіцієнту ККЕЕ (EEDI);
Доповнення до частини V замінюється згідно вимог Резолюції МЕРС.324(75).

ЧАСТИНА VII. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ СУДЕН НА ВІДПОВІДНІСТЬ ЗНАКАМ ЕСО І ЕСО-S У СИМВОЛІ КЛАСУ СУДНА

1. Підрозділ 1.2: в пункт 1.2.1 внесені доповнення в визначення «Шкідлива рідка речовина», «Скидання у море», «Хімовоз», «Ізольований баласт», «Баластні води», «Управління баластними водами», «Осади», «Система управління баластними водами (СУБВ)».
2. Підрозділ 3.1: текст пункту 3.1.1.9 замінено новим.
3. Розділ 4: тексти пунктів 4.1.7 і 4.3.7 замінено новими;
доповнений новим пунктом 4.1.16.
4. Розділ 5: в пункт 5.2.1.2 внесені зміни редакційного характеру;
тексти пунктів 5.2.2.8 і 5.2.2.12 замінено новими;
пункт 5.3.4 замінений новим текстом з урахуванням Резолюцій МЕРС.300(72) і МЕРС.306(73);
пункт 5.3.6 доповнений новим пунктом 5.3.6.6;
пункт 5.3.7.2 доповнений новим текстом;
в пункт 5.3.7.5 внесені зміни редакційного характеру;
пункт 5.3.7 доповнений новим пунктом 5.3.7.6, номер існуючого пункту 5.3.7.6 замінено на 5.3.7.7;
пункт 5.3.12.1 замінений новим текстом.
5. Розділ 6: в пункті 6.3.3.8 уточнені вимоги до засобів збирання, розлитого на палубу палива і мастила згідно вимог УВ МАКТ M52 (Rev.2 Nov 2019);
в пункті 6.3.5.4 внесені зміни з урахуванням дослідів технічного нагляду;
доповнений новими пунктами 6.3.5.5 ÷ 6.3.5.7 відносно вимог щодо запобігання забрудненню при скиданні стічних вод з урахуванням дослідів технічного нагляду;
пункти 6.3.6.2 і 6.3.7.1 замінені новими текстами.

**ЧАСТИНА VIII. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ НАФТОНАЛИВНИХ СУДЕН ДЛЯ
ПРОВЕДЕННЯ ВАНТАЖНИХ ОПЕРАЦІЙ В МОРІ**

1. Підрозділ **1.3**: в пункті **1.1.8.1.12** уточнені вимоги до обсягу наданої документації;
в пункт **1.3.3.1** внесені зміни редакційного характеру;
доповнений новим пунктом **1.3.3.8** згідно з Рекомендацією МАКТ №13 (Rev.3 July 2020);
нумерація існуючих пунктів **1.3.3.8 ÷ 1.3.3.14** змінена на **1.3.3.9 ÷ 1.3.3.15**;
доповнений новими пунктами **1.3.3.16** і **1.3.3.17** згідно з Рекомендацією МАКТ №13 (Rev.3 July 2020).

ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН**ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ****1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ**

1.6 Пункт анулюється.

2 ВИЗНАЧЕННЯ І ПОЯСНЕННЯ

2.1 Доповнюється наступним визначенням (в алфавітному порядку):

«Електронний журнал операцій - означає пристрій або систему, які схвалені Адміністрацією з урахуванням положень резолюції ІМО МЕРС.312(74), і використовується для ведення записів в електронній формі про скидання, перекачування та інших операціях як це вимагається Додатками I, II, V і VI до МАРПОЛ і Технічним кодексом по NO_x, змість журналів операцій на паперовому носії.

Це визначення застосовується з 1 жовтня 2020 року відповідно до Резолюцій ІМО МЕРС.314(74), МЕРС.316(74) і МЕРС.317(74).».

4 ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

4. Доповнюється пунктом **4.5**:

«4.5 Додатково на судні також має бути:

.1 схвалена документація по експлуатаційним методам і баластуванню нафтових танкерів із спеціальним баластуванням, якщо застосовано;

.2 програма і результати випробувань для визначення кількості залишків у вантажних танках, насосах і приєднаних трубопроводах суден, на яких допускається перевезення шкідливих рідких речовин наливом.».

**ЧАСТИНА І. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН ТА ЇХ ОБЛАДНАННЯ
ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ НАФТОЮ****2 ВИМОГИ ДО МАШИННИХ ВІДДІЛЕНЬ УСІХ СУДЕН**

2.1.3.1 В останньому абзаці пункту **2.1.3.1.4** після виразу «(нафтовмісних осадів) (V_1), повинна» текст замінюється наступним:

«відповідати значенням згідно **2.1.3.1.5**».

Пункти **2.1.3.1.5.1** і **2.1.3.1.5.2** замінюються на **2.1.3.1.5** з текстом наступного змісту:

«**5** $V_1 = 50\%$ величини, розрахованої у відповідності з **2.1.3.1.4**; або 1м^3 – для суден валовою місткістю 400 і більше, але менше 4000, або 2м^3 для суден валовою місткістю 4000 і більше, в залежності від того, яка величина більша.»

В пункті 2.1.3.1.6 вираз «**2.1.3.1.1, 2.1.3.1.2, 2.1.3.1.2, 2.1.3.1.4**» замінюється на «**2.1.3.1.1, 2.1.3.1.2, 2.1.3.1.3, 2.1.3.1.4**».

ЧАСТИНА II. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІ СУДЕН, ЇХ ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ 1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.5 Доповнюється наступними визначеннями (в алфавітному порядку):

«*Шкідлива рідка речовина (ШРР)* – будь-яка шкідлива речовина, зазначена у колонці категорії забруднювача глави 17 або 18 Міжнародного кодексу по хімовозам, або тимчасово оцінена згідно з положеннями Правила 6.3 Додатку II Конвенції МАРПОЛ, такими, що підпадають до категорії **X**, **Y** або **Z** (див. 2.1.1).».

У тексті визначення *Високовязка речовина* вираз «категорії **X**, **Y** або **Z**» замінюється виразом: «категорії **X** або **Y**».

2 КЛАСИФІКАЦІЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН

2.1.1 Замінюється наступним текстом:

«**2.1.1** Для цілей цієї частини Правил шкідливі рідкі речовини розділяються на наступні чотири категорії згідно з Правилом 6 Додатку II Конвенції МАРПОЛ:».

2.1.1.4 Вираз у тексті пункту «зазначені як IP (інші речовини)* у колонці» замінюється наступним виразом: «зазначені як IP (OS) (інші речовини) згідно з Керівництвом з класифікації шкідливих рідких речовин,** викладених у Доповненні I Додатку II Конвенції МАРПОЛ та у колонці».

Примітка: * з текстом замінюється наступним:

«*Примітки:* *Згідно з текстом Міжнародного кодексу по хімовозам - «ДВ (інші речовини).

**Керівництво з тимчасової оцінки хімічних речовин, МЕРС/Circ.265 з поправками.».

3 ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ

3.2.1 Замінюється наступним текстом:

«**3.2.1** Усі судна для перевезення шкідливих рідких речовин наливом повинні відповідати вимогам Додатку II Конвенції МАРПОЛ з поправками, внесеними Резолюціями ІМО МЕРС.265(68) і МЕРС.315(74).

Конструкція, обладнання і експлуатація суден на яких дозволено перевезення наливом шкідливих рідких речовин, зазначених у главі 17 Міжнародного Кодексу МКХ, повинні відповідати положенням цього Кодексу або положенням Кодексу побудови і обладнання суден що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (Кодекс КХ) в залежності від дати контракта на побудову і дати побудови судна, як указано в правилі 11 Додатку II Конвенції МАРПОЛ.».

3.3.9 Доповнюється пунктом **3.3.9.3**:

«**3.3.9.3** Визначення кількості залишків у вантажних танках, насосах і приєднаних трубопроводах шляхом проведення випробувань на воді проводиться згідно з Доповненням V до Додатку II Конвенції МАРПОЛ.».

3.4 Доповнюється пунктом **3.4.4**:

«**3.4.4** При наявності підводного зливного отвору він може бути використаний тільки в морських районах за межами внутрішніх водних шляхів.».

3.7.1 Текст першого абзацу замінюється наступним:

«Обладнання для миття танків повинне мати схвалену конструкцію. Вибір обладнання для миття танків повинен здійснюватися відповідно до застосовуваним методам попереднього миття, як зазначено в Доповненні 6 Додатку II Конвенції МАРПОЛ з поправками, внесеними резолюцією ІМО МЕРС.315(74).».

4 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СКИДАННЯ ЗАЛИШКІВ ШКІДЛИВИХ РІДКИХ РЕЧОВИН

4.3.1 Замінюється наступним текстом:

«**4.3.1** Кожне судно, до якого застосовується Додаток II до Конвенції МАРПОЛ, забезпечується Журналом вантажних операцій у вигляді частини офіційного суднового журналу, у вигляді електронного журналу операцій, що підлягає схваленню Адміністрацією з урахуванням Керівництва,

розробленого Організацією*, або в будь-якому іншому вигляді і складається за формою, наведеною у Доповненні 2 до вищезгаданого Додатку II.

Примітка: *Див. «Керівництво з використання електронних журналів операцій, приписаних МАРПОЛ», прийняте резолюцією МЕРС.312(74). Поправки до Додатку II до Конвенції МАРПОЛ щодо електронного журналу операцій прийняті Резолюцією МЕРС.314(74) і вступають в дію 01.10.2020 року.»

ЧАСТИНА III. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ СУДЕН ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ СТИЧНИМИ ВОДАМИ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1.1 Замінюється наступним текстом:

«**1.1.1** Ця частина Правил поширюється на обладнання і пристрої суден, призначені для запобігання забрудненню стічними водами, а також вимогам Додатку IV до Конвенції МАРПОЛ, (частина IV «Обладнання і пристрої суден щодо запобігання забрудненню стічними водами»), які застосовуються до наступних суден, що здійснюють міжнародні рейси, як зазначено в правилі 2 Додатку IV до МАРПОЛ 73/78 з поправками, внесеними Резолюцією ІМО МЕРС.265(68):

.1 новим судам валовою місткістю 400 і більше;

.2 новим судам валовою місткістю менше 400, на яких допускається перевезення людей в кількості більше 15 осіб;

.3 існуючих суден валовою місткістю 400 і більше через п'ять років після вступу в силу Додатки IV до МАРПОЛ 73/78 з поправками, внесеними Резолюцією ІМО МЕРС.265(68), тобто після 27 вересня 2008 року.;

.4 існуючих суден валовою місткістю менше 400, на яких допускається перевезення людей в кількості більше 15 осіб, через п'ять років після вступу в дію Додатку IV до Конвенції МАРПОЛ з поправками, внесеними Резолюцією ІМО МЕРС.265 (68), тобто після 27 вересня 2008 року.

Адміністрація повинна забезпечити, щоб існуючі судна, зазначені в **1.1.4.3** і **1.1.4.4**, кілі яких закладені або які перебувають в подібній стадії побудови до 2 жовтня 1983 року, і обладналися, наскільки це практично можливо, для виконання вимог щодо скидання стічних вод відповідно до Правила 11 Додатку IV до МАРПОЛ з поправками, внесеними Резолюцією ІМО МЕРС.265(68).».

1.1.4.1.2 Замінюється наступним текстом:

«**2** на судні діє схвалена установка для обробки стічних вод типу схваленого Регістром (див. **2.3.10**), на яку є Свідоцтво Адміністрації, яке підтверджує, що ця установка відповідає експлуатаційним вимогам, передбаченим згідно **2.1.1.1** і стік стічних вод не дає видимих плаваючих твердих часток і не викликає зміни кольору навколишньої води і забезпечує ступінь очищення відповідно до діючих міжнародних норм;».

1.2 Текст редакції визначення «*Нове пасажирське судно*» замінюється на наступну:

«*Нове пасажирське судно* – означає пасажирське судно:

- контракт на побудову якого укладений, або за відсутністю контракту на побудову, киль якого закладений, або яке знаходиться в подібній стадії побудови на або після 1 червня 2019 року; або

- поставка якого здійснюється на або після 1 червня 2021 року.».

2 УСТАНОВКИ І ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ ЗБИРАННЯ, ЗБЕРІГАННЯ, ОБРОБКИ І ВИДАЛЕННЯ СТИЧНИХ ВОД

2.1 Доповнюється пунктом **2.1.5**:

«**2.1.5** Кожне судно у разі його експлуатації в полярних водах, визначених Полярним кодексом в резолюції МЕРС.264(68), повинно бути обладнане згідно вимог глави 4 частини II-A Полярного кодексу.».

2.2.1 Текст пункту доповнюється другим абзацом:

«Місткість збірних цистерн $V_{ПС}$ побутових стоків повинна визначатися за формулою:

$$V_{ПС} = G \cdot N \cdot T, \quad (2.2.1)$$

де:

G – розрахункове значення накопичення стічних і, якщо застосовно, господарсько-побутових вод, м³/добу

на одну особу за добу відповідно до режиму функціонування і забезпечення водопостачання судна. Добова норма побутових вод на одну особу, $q_{пс}$, л/добу (дм³/добу), приймається згідно з нормами постачання води на одну особу, визначеними діючими санітарними вимогами;

N – максимальна допустима кількість людей на борту;

T – періодичність спорожнення суднових збірних танків, добу.».

2.2 Доповнюється пунктом 2.2.6:

«2.2.6 Цистерни, розташовані в місцях, де можливі мінусові температури при експлуатації, повинні бути обладнані пристроями для підігріву.».

2.3.4 Замінюється наступним текстом:

«2.3.4 Установки для обробки стічних вод повинні відповідати нормативним значенням вихідних параметрів стічних вод, зазначених в табл. 2.3.10.2, забезпечуючи ступінь очищення, відповідно до діючих міжнародних норм.».

2.3.10.1 Замінюється наступним текстом:

«2.3.10.1 За винятком установок, зазначених в 2.3.10.2, установки для обробки стічних вод на усіх суднах повинні відповідати вимогам Резолюції ІМО МЕРС.227(64), за винятком вимог 4.2 цієї резолюції щодо стандартів скидання в частині вмісту нітратів і фосфатів, в наступних випадках :

1 якщо установки встановлені на суднах, кілі яких закладені або які знаходяться в подібній стадії побудови 1 січня 2016 року або після цієї дати*;

2 якщо установки встановлені на інші судна, не зазначені в 2.3.10.1.1, з датою поставки обладнання на судно за контрактом 1 січня 2016 року або після цієї дати або, в разі відсутності контрактної дати, з датою фактичного постачання обладнання на судно 1 січня 2016 року або пізніше цієї дати.

У всіх інших випадках установки для обробки стічних вод повинні відповідати вимогам Резолюції ІМО МЕРС.159(55).».

2.3.10 Пункти 2.3.10.2 і 2.3.10.2.1, 2.3.10.2.2, 2.3.10.2.3 замінюються відповідно на 2.3.10.2, 2.3.10.3, 2.3.10.4 з наступним текстом:

«2.3.10.2 На додаток до вимог 2.3.10.1 установки для обробки стічних вод на нових пасажирських судах, що експлуатуються в особливому районі Балтійського моря, визначеного поправками до Додатку IV Конвенції МАРПОЛ в Резолюції ІМО МЕРС.200(62), в яких передбачається скидання оброблених стічних вод в море у цьому районі з 1 червня 2019 року або після цієї дати, повинні відповідати вимогам 4.2 Резолюції ІМО МЕРС.227(64) з цієї дати для забезпечення ступеня очищення відповідно до нормативів, зазначеними в табл. 2.3.10.2.

Таблиця 2.3.10.2

Нормовані параметри	Установки для обробки стічних вод
Зважена речовина, мг/л	Не більше 35 Qi/Qe
БСК ₅ , мг/л	Не більше 25 Qi/Qe
Терморезистентні кішкові палички на 100мл	Не більше 100
Залишковий хлор, мг/л	Не більше 0,5
ХСК, мг/л	Не більше 125 Qi/Qe
Показник рН стоку	6 – 8,5
Вміст азоту, мг/л	20 Qi/Qe
Вміст фосфору, мг/л	1,0 Qi/Qe

Примітки до табл. 2.3.10.2

Зважена речовина - середнє геометричне загального вмісту зважених часток;

БСК₅ - середнє геометричне 5-денної біохімічної потреби в кисні;

ХСК - середнє геометричне хімічної потреби в кисні;

Показник рН - ступінь кислотності / лужності води;

Вміст азоту - середнє геометричне загального вмісту азоту;

Вміст фосфору - середнє геометричне загального вмісту фосфору;

Qi - кількість стічних вод, що направляються для обробки, на вході в установку;

Qe - кількість оброблених стічних вод на виході з установки.

2.3.10.3 Установки для обробки стічних вод на існуючих пасажирських суднах (див.1.2), що експлуатуються в особливому районі Балтійського моря, з яких передбачається скидання оброблених стічних вод в море в цьому районі з 1 червня 2021 року або після цієї дати, повинні відповідати 2.3.10.2 з цієї дати.

2.3.10.4 Установки для обробки стічних вод на існуючих пасажирських суднах (див.1.2), які здійснюють рейси із порту, що знаходиться за межами особливого району Балтійського моря, в порт, який знаходиться в цьому особливому районі на схід від 28°10 'східної довготи, або в зворотному напрямку без заходу в будь-який інший порт в межах цього особливого району, з яких передбачається скидання оброблених стічних вод в море в цьому районі з 1 червня 2023 року або після цієї дати, повинні відповідати **2.3.10.2** з цієї дати.».

2.3.10 Нумерація існуючих пунктів **2.3.10.3** і **2.3.10.4** замінюється на **2.3.10.5** і **2.3.10.6** відповідно.

Доповнюється новим пунктом **2.3.10.7** з текстом наступного змісту:

«**2.3.10.7** В конструкції установок для обробки стічних вод повинна бути передбачена можливість добору проб очищених і незаражувальних вод.».

2.5 Доповнюється пунктом **2.5.3**:

«**2.5.3** Для можливості скидання з судна необроблених стічних вод із збірних цистерн в дозволених для скидання морських районах, судовласником повинен бути представлений на розгляд Регістру розрахунок інтенсивності скидання стічних вод. Цей розрахунок повинен бути складений на основі нормативів, зазначених у Резолюції ІМО МЕРС.157(55).

Інтенсивність скидання стічних вод повинна бути визначена на основі максимальної літньої осадки судна і максимальною експлуатаційною швидкістю судна.

Якщо стічні води будуть скидатися із збірної цистерни за допомогою насоса, що має фіксовану подачу, то повинні бути передбачені засоби для забезпечення подачі, що відповідають відповідній інтенсивності скидання при швидкості судна 4 вузли або при конкретній мінімальній швидкості судна, що перевищує 4 вузли.

Якщо подача насоса стічних вод може бути змінною, то інтенсивність скидання може бути збільшена до максимального розрахункового значення, яке відповідає максимальній річній осадці судна і максимальній експлуатаційній швидкості судна за рахунок збільшення подачі насоса за умови, що швидкість судна при цьому відповідає максимальній інтенсивності скидання.

При відсутності на борту судна вищевказаного розрахунку і засобів забезпечення скидання необроблених стічних вод відповідно до схваленої інтенсивністю скидання (насосів з відповідною фіксованою або змінною подачею, запірної і регулюючої арматури тощо.) усі стічні води повинні накопичуватися в збірних цистернах і здаватися в приймальні споруди.».

ЧАСТИНА IV. ВИМОГИ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ СМІТТЯМ**1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

1.2 Доповнюється наступним визначенням (в алфавітному порядку):

«*Е-відходи* – означають електричні та електронні прилади, що використовуються при нормальній експлуатації судна, а також усі їх складові, субблоки, витратні матеріали, які є частиною обладнання під час списання, та містять матеріали, потенційно небезпечні для здоров'я людини або для навколишнього середовища.».

Текст визначення «*Експлуатаційні відходи*» доповнюється абзацом наступного змісту:

«Зола і клінкер із суднових інсинераторів і котлів, які працюють на вугіллі, розглядаються як експлуатаційні відходи і тому включаються в термін *Сміття*.»

2. ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇ ДЛЯ ЗБИРАННЯ І ОБРОБКИ СМІТТЯ ТА ІНСИНЕРАТОРИ

2.2.10 У тексті підрозділу тип сміття: «– електротехнічні та електронні ...» замінюється на «Е – відходи.».

2.4 Текст замінюється підрозділами наступного змісту:

2.4.1 В залежності від типу судна, району плавання, кількості екіпажу або пасажирів тощо, судна можуть обладнуватися інсинераторами. Суднові інсинератори потужністю до 4000кВт повинні бути виготовлені та експлуатуватися відповідно, прийнятим Резолюцією МЕРС.244(66) «Стандартні технічні вимоги до суднових інсинераторів 2014 року» вимогам, та використовуватися для спалювання тільки тих матеріалів, для спалювання яких вони призначені виробником.

Для обладнання судна допускається застосовувати інсинератори типу, схваленого Регістром і Адміністрацією.

2.4.2 Для інсинераторів з постійною подачею відходів, тверді відходи не повинні подаватися в установку, коли температура випускних газів на виході з камери згоряння менш 850°C. Нафтові залишки, що утворюються при нормальній експлуатації судна, що не відносяться в даному випадку до відходів для цілей застосування **3.5** частини V «Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню атмосфери» і можуть подаватися для спалювання, коли досягнута необхідна температура прогріву в камері згоряння досягла 650°C. Інсинератори з дозованим завантаженням повинні бути спроектовані таким чином, щоб температура безпосередньо в камері згоряння твердих відходів досягла 600°C протягом 5 хвилин після запуску інсинератора.

2.4.3 Система подачі палива до форсунок повинна передбачати можливість їх відключення з двох місць, одне з яких має розташовуватися за межами приміщення, в якому знаходиться інсинератор.».

2.5.4 Замінюється наступним текстом:

«**2.5.4** При розміщені інсинератора в окремому приміщенні повинні виконуватися вимоги Резолюції МЕРС.244(66), у тому числі повинні бути передбачені:».

3. ВИМОГИ ДО СУДЕН, ЯКІ ЕКСПЛУАТУЮТЬСЯ У МЕЖАХ АКВАТОРІЇ ПОРТА І ПРИ ПЛАВАННІ НА ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ

3.2 У тексті другого абзацу вираз: «Засоби щодо запобігання забрудненню з суден» замінюється наступним текстом: «Засоби запобігання забрудненню з суден».

ЧАСТИНА V. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ СУДЕН ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ АТМОСФЕРИ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.2.1 Доповнюється наступними визначеннями (в алфавітному порядку):

«Дистилятне паливо – означає поставлене на судно і яке використовується на ньому для згоряння суднове паливо з кінематичною в'язкістю не більше 11,00 сантистоксів (мм²/с) при 40°C.*

Залишкове паливо – означає поставлене на судно і яке використовується на ньому для згоряння суднове паливо з кінематичною в'язкістю більше 11,00 сантистоксів (мм²/с) при 40°C.*

*Примітка: *Див. стандарт ISO 8217 або інший, визнаний Регістром міжнародний стандарт.*

Значне переобладнання щодо контролю викидів окислів азоту (NOx) – означає модифікацію суднового дизельного двигуна 19 травня 2005 року або після цієї дати, який ще не оглянутий згідно стандартів, зазначених в 3.2.5, 3.2.6 і 3.2.7.1 в результаті якої:

- двигун замінюється судновим дизельним двигуном, або встановлюється додатковий судновий дизельний двигун; або

- двигун піддається будь-якій значній модифікації як вона визначена в переглянутому Технічному кодексі по NOx 2008 р.; або

- максимальна тривала вихідна потужність двигуна збільшується більш ніж на 10% порівняно з максимальною тривалою вихідною потужністю двигуна при його первинному огляді.

Значна модифікація суднового дизельного двигуна:

- для двигунів, встановлених на судах, побудованих 19 травня 2005 року або після цієї дати, - будь-яка модифікація двигуна, яка може привести до перевищення двигуном застосованих меж викидів, зазначених у правилі 13 Додатку VI до МАРПОЛ 73/78;

- для двигунів, встановлених на судах, побудованих до 19 травня 2005 р - будь-яка модифікація двигуна, в результаті якої існуючі характеристики викидів, встановлені методом спрощених вимірів, викладених в 6.3 Технічного кодексу по NOx, до його модифікації, мають перевищення понад 10% від їх початкових значень за результатами спрощених вимірів, проведених після модифікації двигуна.

Система збирання пари вантажу – пристрій, що складається з трубопроводів і шлангів, що використовується для збирання пари з вантажних танків наливного судна і їх передачі в пристрій, призначений для їх переробки (тобто утилізації, наприклад, шляхом спалювання.)»

3. ВИМОГИ У ВІДНОШЕННІ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКИДАМИ З СУДЕН

3.1.1 В тексті позначення «(див. 1.2.1.11)» замінюється позначенням «(див. 1.2.1)».

3.1.8 Текст другого абзацу після «не пізніше 1 жовтня 2025 року,» доповнюється текстом: «з урахуванням положень Резолюції МЕРС.312(74),», далі текст зберігається.

3.2.1.1 Замінюється наступним текстом:

«1 кожного суднового дизельного двигуна номінальною потужністю більше 130кВт, який постійно встановлений на судні, побудованому 19 травня 2005 року або після цієї дати, незалежно від його валової місткості;».

3.2.1.2 Текст першого абзацу замінюється текстом наступного змісту:

«2 кожного суднового дизельного двигуна номінальною потужністю більше 130кВт, який піддається значному переобладнанню 19 травня 2005 року або після цієї дати, за винятком випадків коли продемонстровано, що такий двигун є ідентичною заміною двигуна, який він замінює.».

3.2.4.1 Замінюється наступним текстом:

3.2.4.1 Дата початку значного переобладнання може бути визначена:

- контрактом на це переобладнання; або

- датою виведення двигуна з експлуатації відповідно із Судновим журналом (при відсутності контрактної дати переобладнання).».

3.2.4.2 Замінюється наступним текстом:

3.2.4.2 Відносно значного переобладнання, пов'язаного із заміною суднового дизельного двигуна неідентичним судновим дизельним двигуном або встановлення додаткового суднового дизельного двигуна, застосовуються вимоги 3.2.5, 3.2.6 і 3.2.7.1 які діють під час заміни або встановлення додаткового двигуна. Час заміни або встановлення додаткового двигуна слід визначати, як дату:

- контрактну дату поставки двигуна на судно в разі, коли двигун установлений на борту судна і випробуваний за прямим призначенням в межах шести місяців після дати, зазначеної в **3.2.7.1.2** (Правило 13.5.1.2 Додатку VI до МАРПОЛ 73/78); або

- при відсутності контрактної дати поставки - фактичну дату поставки двигуна на судно у разі, коли двигун встановлений на борту судна і випробуваний за прямим призначенням в межах шести місяців після дати, зазначеної в **3.2.7.1.2**, за умови, що дата поставки документально підтверджена; або

- фактичну дату випробування двигуна на борту судна за прямим призначенням у випадку, коли двигун установлений на борту судна і випробуваний за прямим призначенням на дату або через шість місяців після дати, зазначеної в **3.2.7.1.2**.

Вищевказані дати є датами значного переобладнання і повинні бути вказані в додатку до Свідоцтва IAPP.

Якщо контракт на поставку двигуна укладений до 1 січня 2021 року, або якщо відсутня контрактна дата поставки, а двигун був установлений на судно (з документальним підтвердженням дати поставки) до цієї дати, але не випробуваний в межах шести місяців після 1 січня 2021 року у зв'язку з непередбаченими обставинами, що не залежать від судовласника, то питання щодо «непередбаченої затримки поставки» може бути розглянуто Адміністрацією на основі положень пункту 4 Єдиних тлумачень Додатку I до Конвенції МАРПОЛ.

Якщо при заміні судового дизельного двигуна 1 січня 2021 року або після цієї дати встановлено, що двигун яким замінюють, не відповідає вимогам, що застосовуються до двигунів стандарту **Ярусу III**, то цей двигун повинен відповідати вимогам, що застосовуються до двигунів стандарту **Ярусу II** (визначення стандартів наведено далі в **3.2.5**, **3.2.6** і **3.2.7.1**).

Критерії того, в яких випадках двигун яким замінюють не може відповідати вимогам, що застосовуються до двигунів стандарту **Ярусу III**, наведені в Керівництві* по застосуванню вимог Правила 13.2.2 Додатку VI до МАРПОЛ 73/78 щодо неідентичних заміні двигунів, при якій не вимагається виконання вимог стандарту **Ярусу III** (резолюція ІМО МЕРС.230(65)). Такими критеріями є наступні:

.1 двигун яким замінюють аналогічної потужності, що відповідає вимогам стандарту **Ярусу III**, не є комерційно доступним, або

.2 двигун яким замінюють, в порядку приведення його у відповідність до вимог стандарту **Ярусу III**, повинен бути обладнаний системою СКВ (SCR) для зниження викидів NO_x, яка:

.2.1 в силу своїх розмірів не може бути встановлена в обмеженому просторі на борту судна, або

.2.2 внаслідок значного тепловиділення може здійснити негативний вплив на конструкцію судна, обшивку та/або обладнання в разі, коли додаткова вентиляція і/або ізоляція машинного приміщення / відділення не можливі;

.2.3 двигун яким замінюють не може бути встановлений в силу своїх розмірів і ваги, а також несумісність його з компонентами судна (приводні вали, редуктори, гребні вали тощо), з судовими системами і обладнанням;

.2.4 регулювання двигуна, оснащеного системою СКВ, не допускає можливості спільної роботи двигуна і цієї системи, а також інші критерії, зазначені в вищезгаданому Керівництві.

У разі значного переобладнання (заміна судового дизельного двигуна на неідентичний або встановлення додаткового судового дизельного двигуна) 1 січня 2000 року або після цієї дати, але до 1 липня 2010 року, необхідно застосовувати УІ МАКТ МРС20 (Rev.1 Apr 2014).

Примітка: *Див. Керівництво 2013 року, розроблене згідно з Правилем 13.2.2 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, про неідентичні двигуни, що замінюють установлені, від яких не вимагається відповідність межі по **Ярусу III**, прийняте КЗМС резолюцією МЕРС.230(65).».

3.2.4.3 Замінюється наступним текстом:

«**3.2.4.3** Якщо будь-який судовий дизельний двигун (за винятком двигунів, зазначених у **3.2.2**) 19 травня 2005 року або після цієї дати був підданий значній модифікації (див. **1.2.1**), або його максимальна тривала потужність була збільшена більш ніж на 10% у порівнянні з максимальною тривалою потужністю цього двигуна при його первинному огляді **2.1.1.1**, то викид окислів азоту (розрахований як повний зважений викид NO₂) з цього двигуна повинен бути в таких межах:

для судна, побудованого до 19 травня 2005 року згідно вимог які застосовуються до двигунів стандарту **Ярусу I**;

для судна, побудованого 19 травня 2005 року або після цієї дати, відповідно до вимог, які діють під час побудови судна (вимоги, що застосовуються для двигунів стандартів **Ярусів I, II** або **III**).».

3.2 Додовнюється пунктом **3.2.4.5**:

«**3.2.4.5** Експлуатація кожного дизельного двигуна, до якого застосовуються правило **3.2.1** з урахуванням вимог резолюції МЕРС.251(66), **забороняється**, за виключенням випадків, коли викид окислів азоту (розрахований як повний зважений викид NO₂) із дизельного двигуна стандартів **Ярусів I, II і III (3.2.5, 3.2.6 і 3.2.7)** перебуває в межах, вказаних у **3.2.5.1, 3.2.6.1 і 3.2.7.1.1** відповідно.».

3.2.5.1 У тексті вираз: «1 січня 2000 року або після цієї дати і до 1 січня 2011 року,» замінюється виразом: «19 травня 2005 року або після цієї дати, але до 1 січня 2011 року,», далі текст зберігається.

3.3 Номер пункту «**3.3.3**» замінюється на «**3.3.5**».

3.3.1.1 Перший абзац замінюється наступним текстом:

«Згідно з Правилем 14 пункт 1 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ вміст сірки у судновому паливі, що використовується або перевозиться для використання на судні, не повинен перевищувати 0,50% за масою.».

3.3.1.2 Текст *Примітки* ** замінюється наступним:

«** МЕРС.82(43): «Керівництво по моніторингу світового середнього показника вмісту сірки в рідкому паливі, яке поставляється для використання на суднах.»».

3.3.2.2 Замінюється наступним:

«Згідно з Правилем 14 пункт 4 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ при експлуатації судна в районі контролю викидів, вміст сірки в судновому паливі, яке використовується на цьому судні, не повинен перевищувати 0,10% за масою.».

3.3.2.3 Текст пункту після слова «постачальником» доповнюється текстом «, як вимагається Правилем 18 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ.».

Після пункту **3.3.2.5** текст доповнюється новими пунктами **3.3.3** і **3.3.4**:

«3.3.3 Добір і випробування зразків суднового палива, що використовується і знаходиться на борту.

.1 Якщо компетентний орган Сторони вимагає проведення аналізу зразка палива, що використовується або знаходиться на борту, то такий аналіз проводиться відповідно до процедури перевірки, викладеної в Доповненні VI Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, для визначення того, чи відповідає суднове паливо, вимогам **3.3.1.1** і **3.3.2.2**. Добір зразка палива, яке використовується, повинен проводитися з урахуванням Керівництва, розробленого Організацією*. Добір зразка палива, що знаходиться на борту, повинен проводитися з урахуванням Керівництва, розробленого Організацією**.

.2 Зразок має бути опломбований представником компетентного органу за допомогою унікального засобу ідентифікації, який встановлюється у присутності представника судна. Представнику судна надається можливість залишити на борту дублікат даного зразка.

3.3.4 Точка добору зразків суднового палива, що використовується.

.1 На кожному судні, що підпадає під дію Правил 5 і 6 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, обладнуються або виділяються точки добору зразків з метою добору типових зразків палива, що використовується на судні, з урахуванням керівництва, розробленого Організацією*.

.2 На суднах, що знаходяться на етапі будівництва до 1 квітня 2022 року, точки добору зразків, вказані в **3.3.4.1**, обладнуються або виділяються не пізніше першого огляду для поновлення свідоцтва, як зазначено у Правилі 5.1.2 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, 1 квітня 2023 року або після цього дати.

.3 Вимоги **3.3.4.1** і **3.3.4.2** не застосовні до систем подачі суднового палива з низькою температурою спалаху, призначеного для згорання з метою забезпечення руху або експлуатації судна.

.4 Компетентний орган Сторони у належних випадках використовує точки добору зразків, які обладнані або виділені для цілей добору типових зразків суднового палива, що використовується на борту, з метою перевірки відповідності суднового палива цим правилам. Відбір зразків суднового палива компетентним органом Сторони проводиться з максимально можливою оперативністю, щоб не виникали необґрунтованої затримки судна.

Примітки: *Керівництво 2019 року щодо добору зразків суднового палива на борту для перевірки вмісту сірки в судновому паливі, яке використовується на суднах (МЕРС.1/Circ.864/Rev.1).

**Керівництво 2020 року щодо добору зразків суднового палива, яке використовується або перевозиться для використання на суднах (МЕРС.1/Circ.889).».

3.3.5 (новий) Текст пункту доповнюється четвертим абзацом з таблицею 3.3.5:

«Згідно з Резолюцією МЕРС.259(68) при схваленні Регістром вищевказаних систем відповідність межам вмісту сірки в рідкому паливі повинно бути продемонстровано на підставі значень співвідношення SO_2 (млн⁻¹) / CO_2 (% за обсягом), наведених в табл. 3.3.5.

Таблиця 3.3.5 Межі вмісту сірки в паливі і відповідне значення викидів

Вміст сірки в рідкому паливі (% за масою)	Співвідношення викидів SO_2 (млн ⁻¹) / CO_2 (% за обсягом)
4,5	195,0
3,5	151,7
1,5*	65,0
1,0	43,3
0,5	21,7
0,1	4,3

Примітка. Використання меж співвідношення викидів можливо тільки в тому випадку, коли використовується нафтове паливо на основі дистилатів або мазут.

».

3.4.2 Доповнюється пунктом **3.4.2.5** наступного змісту:

«**5** на танкерах, які не перевозять сиру нафту наявність на судні Плану керування ЛОС не вимагається.».

3.4 Текст примітки** замінюється на наступний: «Див. Резолюцію МЕРС.185(59): «Керівництво по розробці плану керування викидом летучих органічних сполук (ЛОС)», циркуляр МЕРС.1/Circ.680 «Технічна інформація по системах і процесах для допомоги в розробці плану керування викидом летучих органічних сполук (ЛОС), а також циркуляру ІМО МЕРС.1/Circ.719. На танкері, що не перевозить сиру нафту наявність таких планів не потрібно».

3.6.6 Другий абзац і примітка замінюється наступним текстом:

«Якщо Сторона вимагає проведення аналізу типового зразка, то такий аналіз повинний виконуватися у відповідності з процедурою перевірки, викладеною в Доповнені VI до Додатку VI Конвенції МАРПОЛ, для визначення того, чи відповідає суднове паливо вимогам цього Додатку.

Примітка: *Див. Резолюцію МЕРС.96(47) «Керівництво по добору зразків рідкого палива для встановлення відповідності Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ.».

4. СУДНОВІ ДИЗЕЛЬНІ ДВИГУНИ

4.1.3.1 Текст редакції визначення «Значна модифікація суднового дизельного двигуна» замінюється на наступну:

«Значна модифікація суднового дизельного двигуна:

- для двигунів, встановлених на суднах, побудованих 19 травня 2005 року або після цієї дати, - будь-яка модифікація двигуна, яка може привести до перевищення двигуном застосовних меж викидів, зазначених у правилі 13 Додатку VI до МАРПОЛ 73/78;

- для двигунів, встановлених на судах, побудованих до 19 травня 2005 р - будь-яка модифікація двигуна, в результаті якої існуючі характеристики викидів, встановлені методом спрощених вимірів, викладених в 6.3 Технічного кодексу по NO_x , до його модифікації, мають перевищення понад 10% від їх початкових значень за результатами спрощених вимірів, проведених після модифікації двигуна.».

4.6.3.4.1 Третій абзац замінюється наступним текстом:

«Повинен бути проаналізований склад компонентів рідкого палива і його властивості, необхідні для чіткої ідентифікації і визначення характеристик палива стандарту RM, а також визначення цетанового числа відповідно до стандарту ДСТУ ISO 4264 або інших відповідних стандартів ISO визнаних Регістром і вуглецевого залишку відповідно до стандарту ДСТУ EN ISO 10370 або інших, відповідних стандартів ISO або EN, визнаних Регістром.».

5. ПРАВИЛА ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ ДЛЯ СУДЕН

5.2 Доповнюється пунктом **5.2.3**:

«**5.2.3** Щодо кожного судна, які підпадають під вимоги **5.3**, Адміністрація або будь-яка організація, належним чином уповноважена нею, повідомляє Організації за допомогою електронних засобів зв'язку, значення необхідного та фактичного ККЕЕ та відповідну інформацію з урахуванням Керівництва 2018 року з методу розрахунку досягнутого ККЕЕ для нових суден, прийнятому

Резолюцією ІМО МЕРС.308(73) з поправками, внесеними Резолюцією ІМО МЕРС.322(74).

.1 протягом 7 місяців після завершення огляду, передбаченого Правилом 5 пункт 4 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ; або

.2 протягом 7 місяців з 1 квітня 2022 року щодо суден, поставлених до 1 квітня 2022 року».

5.3.1 Таблиця 5.3.1 замінюється наступною:

«

Тип судна	Розміри (дедвейт, тон)	Етап 0 1.01.2013 - 31.12.2014	Етап 1 1.01.2015 - 31.12.2019	Етап 2 1.01.202 - 31.03.2022	Етап 2 1.01.2020 - 31.12.2024	Етап 3 1.04.2022 і далі	Етап 3 1.01.2025 і далі
1	2	3	4	5	6	7	8
Навалювальне судно	20 000 і більше	0	10		20		30
	10 000 - 20 000	н/з	0-10*		0-20*		0-30*
Газовоз	15 000 і більше	0	10	20		30	
	10 000 - 15 000	0	10		20		30
	2 000 - 10000	н/з	0-10*		0-20*		0-30*
Танкер	20 000 і більше	0	10		20		30
	4 000 і більше, але не менше 20 000	н/з	0-10*		0-20*		0-30*
Контейнеровоз	200 000 і більше	0	10	20		50	
	120 000 і більше, але не менше 200 000	0	10	20		45	
	80 000 і більше, але не менше 120 000	0	10	20		40	
	40 000 і більше, але не менше 80 000	0	10	20		35	
	15 000 і більше, але не менше 40 000	0	10	20		30	
	10 000 і більше, але не менше 15 000	н/з	0-10*	0-20*		15-30*	
Судно для превезення генеральних вантажів	15 000 і більше	0	10	15		30	
	3 000 і більше, але не менше 15 000	н/з	0-10*	0-15*		0-30*	
Рефрижераторне судно	5 000 і більше	0	10		15		30
	3 000 і більше, але не менше 5 000	н/з	0-10*		0-15*		0-30*
Комбіноване судно	20 000 і більше	0	10		20		30
	4 000 і більше, але не менше 20 000	н/з	0-10*		0-20*		0-30*
Судно для превезення ЗПГ***	10 000 і більше	н/з	0-10**	20		30	
Вантажне судно ро-ро (судно для перевезення транспортних засобів) ***	10 000 і більше	н/з	5**		15		30

Закінчення табл. 5.3.1

1	2	3	4	5	6	7	8
Вантажне судно ро-ро***	2 000 і більше	н/з	5**		20		30
	1 000 і більше, але не менше 2 000	н/з	0-5*,**		0-20*		0-30*
Пасажирське судно ро-ро***	1 000 і більше	н/з	5**		20		30
	250 і більше, але не менше 1 000	н/з	0-5*,**		0-20*		0-30*
Круїзне пасажирське судно*** з нетрадиційною пропульсивною установкою	85 000 і більше	н/з	5**	20		30	
	25 000 і більше, але не менше 85 000	н/з	0-5*,**	0-20*		0-30*	

Примітки: *Значення редукційного коефіцієнта (X) визначається за допомогою лінійної інтерполяції за двома значеннями дедвейту. Нижнє значення X застосовується до найменшого значення дедвейту судна.

** **Етап 1** починається для цих суден 1 вересня 2015 року.

*** Редукційний коефіцієнт (X) застосовується до цих суден, які поставлені 1 вересня 2019 року або після цієї дати, як визначено в **5.1.3**.

Позначення: н/з – означає, що необхідний ККЕЕ не використовується.

»

5.3.4 Таблиця 5.3.4 Для навалювальних суден в стовпці **3** текст замінюється на « дедвейт судна, якщо дедвейт \leq 279 000, 279 000, якщо дедвейт $>$ 279 000»

5.3.10 У тексті пункту вираз « по МАКТ PR38 (Rev.2 Mar 2019)» замінити виразом: « УВ МАКТ PR38 (Rev.3 Jan 2021)».

Текст вступу ДОПОВНЕННЯ до частини **V** замінюється наступним:

«Для виконання вимог відповідності суднового палива, поставленого на судно, яке використовується або перевозиться для використання на судні, граничним значенням за вмістом сірки, передбаченим Правилем 14 Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, використовується викладена нижче процедура перевірки.

Це Доповнення застосовується до типових зразків суднового палива, що надаються згідно з Додатком VI до Конвенції МАРПОЛ:

Частина 1 – зразок суднового палива, поставлений* згідно з **3.6.6**, далі за текстом «зразок, поставлений згідно Конвенції МАРПОЛ», як викладено у визначені **1**.

Частина 2 – зразок суднового палива, яке використовується**, призначеного для використання або перевозиться для використання на борту згідно з **3.3.3.1**, далі за текстом «зразок палива, яке використовується» і «зразок палива, який знаходиться на борту»***, як викладено у визначені **1**.

Примітки: *Зразки, які добираються згідно з Керівництвом 2009 року щодо добору зразків рідкого палива для встановлення відповідності переглянутому Додатку VI до Конвенції МАРПОЛ (Резолюція МЕРС.182(59)).

**Зразки, які добираються згідно з Керівництвом 2019 року щодо добору зразків суднового палива на борту для перевірки вмісту сірки в судновому паливі, яке використовується на судах (МЕРС.1/Circ.864/Rev.1).

***Керівництво 2020 року щодо добору зразків суднового палива, яке використовується або перевозиться для використання на судні (МЕРС.1/Circ.889).».

1. Визначення

Для цілей цього доповнення додатково до викладеного в **1.2.1** цієї частини Правил застосовуються такі визначення:

Вміст сірки у судновому паливі – означає концентрацію сірки у судновому паливі, яка вимірюється в % по масі, за результатами випробувань згідно із стандартом, застосованими для Організації*.

Зразок палива, яке використовується – означає зразок суднового палива, який використовується на судні.

Зразок палива, який знаходиться на борту – означає зразок суднового палива, який призначений для використання на судні або перевозиться для використання на борту цього судна.

Паливо з низькою температурою спалаху – означає газоподібне або рідке суднове паливо, яке має температуру спалаху нижче ніж дозволено відповідно до пункту 2.1.1 Правила 4 розділу II-2 Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі (Конвенція СОЛАС-74).

Зразок, поставлений згідно Конвенції МРПОЛ – означає зразок суднового палива, поставлений згідно з 3.6.6.

Примітка: *Див. ISO 8754. Нафтопродукти. Визначення вмісту сірки - Енергодисперсійна рентгенофлуоресцентна спектрометрія.

2. Частина 1 - Зразок, поставлений згідно Конвенції МРПОЛ.

2.1 Загальні вимоги.

2.1.1 Типовий зразок суднового палива, який вимагається 3.6.6 («зразок, поставлений згідно Конвенції МРПОЛ»), використовується для перевірки вмісту сірки у судновому паливі, поставленому на судно.

2.1.2 Керівництво процедурою перевірки здійснюється Стороною через свій компетентний орган.

2.1.3 Лабораторія, яка виконує процедуру перевірки вмісту сірки, викладену у цьому доповненні, повинна мати діючу акредитацію* яка охоплює метод випробувань.

Примітка: *Лабораторія повинна бути акредитована по ДСТУ ISO/IEC 17025 чи інших відповідних стандартів ISO і IEC або еквівалентному стандарту по випробуванню на вміст сірки ДСТУ ISO 8754 або відповідного стандарту ISO.

2.2 Процедура перевірки, частина 1.

2.2.1 Зразок, поставлений згідно Конвенції МРПОЛ, повинний бути переданий компетентним органом в лабораторію.

2.2.2 Лабораторія повинна:

.1 зареєструвати у протоколі випробувань дані про номер пломби та дані, які зазначені на маркуванні зразка;

.2 реєструє у протоколі випробувань відомості про стан пломби зразка на момент його одержання; і

.3 не приймає жодних зразків, у яких пошкоджено пломбу, і заносить це відхилення в протокол випробувань.

2.2.3 Якщо пломба поставленого зразка не пошкоджена, лабораторія здійснює процедуру перевірки і:

.1 знімає з зразка пломбу;

.2 забезпечує повну гомогенізацію зразка;

.3 здійснює відбір із зразка двох зразків меншого об'єму; і

.4 повторно опломбовує зразок і реєструє в протоколі випробувань дані про нову пломбу.

2.3 Два зразки меншого об'єму повинні випробовуватися послідовно у відповідності з встановленим методом випробувань на вміст сірки у судновому паливі. Для цілей процедури перевірки, частини 1 результати аналізу випробувань позначаються як «1А» і «1В»:

.1 результати «1А» і «1В» повинні бути зареєстровані в протоколі випробувань згідно з вимогами процедури випробувань; і

.2 якщо результати «1А» і «1В» перебувають у межах розрахунку повторюваності (r)* метода випробувань, то результати вважаються дійсними; або

.3 якщо результати «1А» і «1В» не перебувають у межах розрахунку повторюваності (r) метода випробувань, то обидва результати відхиляються і лабораторія повинна зробити вибірку і аналіз двох нових зразків. Після вибірки нових окремих зразків, місткість із зразком повинна бути знову опломбована у відповідності з пунктом 2.2.3.4, вище.

.4 у випадку, коли результати двох нових зразків не перебувають в межах розрахунку повторюваності (r) між «1А» і «1В», цей показник повинен бути досліджений лабораторією для вирішення його подальшого випробування. Для вирішення цього питання щодо повторюваності, лабораторія робить вибірку двох нових зразків згідно 2.2.3. Місткість із зразком повинна бути повторно опломбована у відповідності з пунктом 2.2.3.4, вище після вибірки нових зразків.

Примітка: *Розрахунок повторюваності (r) методу випробування згідно з ДСТУ EN ISO 4259 або відповідних стандартів ISO чи EN, згідно з визначеним методом випробувань.

2.4 Якщо результати «1А» і «1В» дійсні, то повинне бути розраховане середнє значення цих двох результатів, що дає, таким чином, результат, позначуваний як «Х», що повинний бути зареєстровано у протоколі випробувань:

.1 якщо результат «X» дорівнює або менший за необхідну застосовну межу, яка вимагається Правилком 14 Додатку VI, то суднове паливо вважається таким, що відповідає вимогам зазначеного правила; або

.2 якщо результат «X» перевищує застосовну межу, яка вимагається Правилком 14 Додатку VI, то суднове паливо вважається таким, що не відповідає вимогам зазначеного правила.

Таблиця 2. Короткий виклад частини 1 процедури, що застосовується до зразка, поставленому згідно Конвенції МРПОЛ

Згідно методу випробувань вмісту сірки у судновому паливі		
Межа застосування, % по масі: V	Результат 2.4.1: $X \leq V$	Результат 2.4.2: $X > V$
0,10	Вимоги виконані	Вимоги не виконані
0,50		
Результат "X" зазначено з точністю до 2 знаків після коми		

2.5 Остаточні результати, отримані в результаті процедури перевірки, повинні бути оцінені компетентним органом.

2.6 Лабораторія повинна надати копію протоколу випробувань компетентному органу, який керує процедурою перевірки.

3. Частина 2 – Зразки палива, які використовуються і знаходяться на борту.

3.1 Загальні вимоги.

3.1.1 Зразок палива, яке використовується або знаходиться на борту, в залежності від обставин, використовується для перевірки на вміст сірки у судновому паливі представленому даним зразком суднового палива, взятим у точці добору.

3.1.2 Керівництво процедурою перевірки здійснюється Стороною силами свого компетентного органу.

3.1.3 Лабораторія, яка виконує процедуру перевірки вмісту сірки, викладену в цьому додатку, повинна мати діючу акредитацію (див. 2.1.3), яка охоплює метод випробувань, що використовується.

3.2 Процедура перевірки, частина 2.

3.2.1 Зразок рідкого палива повинний бути переданий компетентним органом в лабораторію.

3.2.2 Лабораторія повинна:

.1 зареєструвати у протоколі випробувань дані про номер пломби та дані, які зазначені на маркуванні зразка;

.2 реєструє у протоколі випробувань відомості про стан пломби зразка на момент його одержання; і

.3 не приймає жодних зразків, у яких пошкоджено пломбу, і заносить це відхилення в протокол випробувань.

3.2.3 Якщо пломба поставленого зразка не пошкоджена, лабораторія здійснює процедуру перевірки і:

.1 знімає з зразка пломбу;

.2 забезпечує повну гомогенізацію зразка;

.3 здійснює відбір із зразка двох зразків меншого об'єму; і

.4 повторно опломбовує зразок і реєструє в протоколі випробувань дані про нову пломбу.

3.3 Два зразки меншого об'єму повинні випробовуватися послідовно у відповідності з встановленим методом випробувань на вміст сірки у судновому паливі. Для цілей процедури перевірки, частини 2 результати аналізу випробувань позначаються як «2A» і «2B»:

.1 результати «2A» і «2B» повинні бути зареєстровані в протоколі випробувань згідно з вимогами процедури випробувань; і

.2 якщо результати «2A» і «2B» перебувають у межах розрахунку повторюваності (r) (див. 2.3.4) метода випробувань, то результати вважаються дійсними; або

.3 якщо результати «2A» і «2B» не перебувають у межах розрахунку повторюваності (r) метода випробувань, то обидва результати відхиляються і лабораторія повинна зробити вибірку і аналіз двох нових зразків. Після вибірки нових окремих зразків, місткість із зразком повинна бути знову опломбована у відповідності з пунктом 3.2.3.4, вище.

.4 у випадку, коли результати двох нових зразків не перебувають в межах розрахунку повторюваності (r) між «2A» і «2B», цей показник повинен бути досліджений лабораторією для вирішення його подальшого випробування. Для вирішення цього питання щодо повторюваності, лабораторія робить вибірку двох нових зразків згідно 3.2.3. Місткість із зразком повинна бути повторно опломбована у відповідності з пунктом 3.2.3.4, вище після вибірки нових зразків.

3.4 Якщо результати «2А» і «2В» дійсні, то повинне бути розраховане середнє значення цих двох результатів. Це середнє значення позначається як «Z», і реєструється у протоколі випробувань:

.1 якщо «Z» дорівнює застосовній межі, яка вимагається Правилем 14 Додатку VI, або менше, то вміст сірки у судовому паливі, представленому даним зразком вважається таким, що відповідає відповідним вимогам;

.2 якщо «Z» перевищує застосовну межу, яка вимагається Правилем 14 Додатку VI, але менше або дорівнює застосовному граничному значенню $+0,59R$ (де R – відтворюваність методу випробувань*), то вміст сірки у судовому паливі представленому даним зразком вважається таким, що відповідає відповідним вимогам; або

.3 якщо «Z» перевищує застосовну межу, яка вимагається Правилем 14 Додатку VI, $+0,59R$, то вміст сірки у судовому паливі представленому даним зразком вважається таким, що не відповідає відповідним вимогам.

Примітка: *Розрахунок відтворюваності (R) виконується згідно з ДСТУ EN ISO 4259-2 або відповідних стандартів ISO чи EN, згідно з методом випробувань.

Таблиця 3. Короткий виклад процедури, що застосовується до зразка палива, який використовується і знаходиться на борту*

Згідно методу випробувань вмісту сірки у судовому паливі				
Межа застосування, % по масі: V	Значення з урахуванням похибки випробувань: W	Результат 3.4.1: $Z \leq V$	Результат 3.4.2: $V < Z \leq V$	Результат 3.4.3: $Z > W$
0,10	0,11	Вимоги виконані	Вимоги виконані	Вимоги не виконані
0,50	0,53			
		Результат "Z" зазначено з точністю до 2 знаків після коми		

Примітка: *Результати випробувань, які проводяться постачальником чи іншими суб'єктами, є поза процесом, які регулюються Конвенцією МАРПОЛ, а отже слід враховувати підхід до відібраних одержувачем зразків, встановлений ДСТУ EN ISO 4259 або відповідними стандартами ISO чи EN.

3.5 Остаточні результати, отримані в результаті процедури перевірки, повинні бути оцінені компетентним органом.

3.6 Лабораторія повинна надати копію протоколу випробувань компетентному органу управління процедурою перевірки.».

ЧАСТИНА VII. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ СУДЕН НА ВІДПОВІДНІСТЬ ЗНАКАМ ЕСО І ЕСО-S У СИМВОЛІ КЛАСУ СУДНА

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.2.1 Доповнюється наступними визначеннями (в алфавітному порядку):

«Шкідлива рідка речовина (ШРР) - будь-яка речовина, вказана в колонці категорії забруднювача глав 17 і 18 Міжнародного кодексу по хімовозам (Кодекс ІВС).

Хімовоз – судно, побудоване або пристосоване для перевезення наливом будь-якого рідкого продукту, зазначеного в главі 17 Кодексу ІВС.

Скидання у море – означає будь-яке скидання із суден у море шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини, які включають будь-який витік, видалення, розлив, протікання, відкачку, викидання або випорожнення.

Ізольований баласт – баластна вода, прийнята у танк, який повністю відділений від вантажної та нафтової паливної систем і призначений тільки для перевезення баласту або баласту чи вантажів, що не є нафтою або шкідливими рідкими речовинами (ШРР).

Баластні води – вода з виваженою в ній речовиною, прийнята на борт судна для контролю крену, диференту, осадки, остійності або допустимих напруг елементів корпусу судна.

Управління баластними водами – механічні, фізичні, хімічні та біологічні процеси, окремо або у комбінації, для видалення, знешкодження шкідливих водних і патогенних організмів у баластних водах і осадах або для запобігання їхнього приймання або скидання.

Осади – означають речовину, що випала з баластних вод усередині судна.

Кодекс СУБВ – означає Кодекс по схваленню систем управління баластними водами, прийнятий Резолюцією МЕРС.300(72) з поправками, які можуть бути внесеними Організацією.».

Визначення: «*Система баластних вод*» замінюється наступним визначенням:

«*Система управління баластними водами (СУБВ)* – система, призначена для обробки баластних вод таким чином, щоб якість обробленої води при скиданні відповідала зазначеному в правилі D-2 Додатка до Конвенції стандарту або перевищувала його. Вона включає обладнання для обробки баластних вод, усе пов'язане з ним контрольне обладнання, обладнання для моніторингу і засоби добору проб. В СУБВ можуть застосовуватися технології обробки вод, засновані на механічному, фізичному, хімічному та біологічному процесах, окремо або у комбінації. Зазначені технології використовуються для видалення і/або знешкодження шкідливих водних і патогенних організмів у баластних водах і осадах або для запобігання їхнього приймання або скидання.».

3. ЗАСТОСУВАННЯ ВИМОГ МІЖНАРОДНИХ ДОКУМЕНТІВ

3.1.1.9 Замінюється наступним текстом:

«**9** Міжнародного кодексу остійності суден у непошкодженому стані 2008 року для всіх типів суден, на які поширюється дія нормативних документів ІМО, прийнятого резолюцією ІМО MSC.267(85) с поправками;».

4. НЕОБХІДНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

4.1.7 Замінюється наступним текстом:

«**4.1.7** Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин (ШРР) наливом (якщо застосовно) або Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом, видане Морською Адміністрацією держави прапора судна або визнаної нею організацією.».

4.1 Доповнюється пунктом **4.1.16**:

«**4.1.16** Свідоцтво про наявність Переліку небезпечних матеріалів (для суден, що підпадають під вимоги Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу 1257/2013 від 20 листопада 2013 року про утилізації суден і експлуатуються під прапором ЄС) або Декларація про відповідність (для суден з прапорами іншими, ніж прапор країн ЄС, що заходять в порти або на якірні стоянки країн ЄС) і/або Посвідчення про перелік небезпечних матеріалів (для суден, на які поширюються вимоги Гонконгської міжнародної конвенції про безпечну та екологічно раціональну утилізацію суден 2009 року, якщо не потрібна видача документів відповідно до Регламенту Європейського Парламенту 1257/2013 від 20 листопада 2013 року про утилізації суден), що

оформляються за результатами огляду судна згідно з положеннями відповідних конвенцій, регламентів.

Зазначені документи повинні бути доповнені частиною I Переліку небезпечних матеріалів. Свідоцтво/Декларація/Посвідчення до частини I Переліку небезпечних матеріалів повинні постійно перебувати на борту судна протягом всього терміну його експлуатації. Частина I Переліку небезпечних матеріалів слід підтримувати в актуальному стані і оновлювати належним чином, особливо після будь-якого ремонту, переобладнання або продажу судна.

Для підтвердження готовності до утилізації на судні повинні бути:

Свідоцтво про готовність до утилізації (відповідно до Регламенту Європейського Парламенту 1257/2013 від 20 листопада 2013 року про утилізацію суден); або

Посвідчення про готовність до утилізації (відповідно до вимог Гонконгської міжнародної конвенції про безпечну та екологічно раціональну утилізацію суден 2009 року і при наявності доручення Морської Адміністрації).

Зазначені документи оформляються за результатами заключного огляду відповідно до застосовних положень конвенцій, регламенту ЄС;».

4.3.7 Замінюється наступним текстом:

«**4.3.7** Схеми розміщення маніфольдів вантажної зони, а також патрубків з фланцями для бункерування палива і масла, видачі нафтових залишків і нафтовмісних вод з позначенням піддонів і пристроїв запобігання розливу нафти і шкідливих речовин, що перевозяться наливом.».

5. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ЩОДО ПРИСВОЄННЯ ЗНАКА ЕСО В СИМВОЛІ КЛАСУ

5.2.1.2 Текст другого абзацу доповнити наступним:

«Відповідний Судновий журнал повинен містити свідчення того, що у відповідних районах було використано паливо необхідної якості.».

5.2.2.8 Замінюється наступним текстом:

«**5.2.2.8** Дотримання обмеження викидів SO_x в основному повинне досягатися використанням палива із низьким вмістом сірки. Вміст сірки в будь-якому рідкому паливі, яке використовується на судах, не повинний перевищувати меж, зазначених в **3.3.1** або **3.3.2** частини V цих Правил (відповідно розглянутого випадку).

Максимальний вміст сірки в паливі, що використовується або перевозиться для використання на борту судна, при експлуатації за межами районів контролю викидів SO_x, має становити не більше 0,50% за масою. При Використання системи очищення відпрацьованих газів (ОВГ), співвідношення викидів SO_x (млн⁻¹)/CO₂ (% за обсягом) не повинно перевищувати значення 21,7.».

5.2.2.12 Замінюється наступним текстом:

«**5.2.2.12** При огляді двигунів із системами очищення відпрацьованих газів (ОВГ) для зменшення викидів SO_x, дотримання норм вмісту SO_x у відпрацьованих газах повинно бути підтверджено відповідно до положень Керівництва для суднових систем очищення відпрацьованих газів для зменшення викидів SO_x (Резолюція МЕРС.259(68)).».

5.3.4 Замінюється наступним текстом:

«**5.3.4 Контроль та управління баластними водами.**

5.3.4.1 Управління судновими баластними водами судна, які мають право плавати під прапором держави, що є стороною Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод і осадів і управління ними, 2004 р. з поправками (далі МК УБВ 2004), що знаходяться під юрисдикцією інших сторін Конвенції, які її застосовують, повинно відповідати правилам стандартів D-1 або D-2 відповідно до вимог правила В-3 (Управління судновими баластними водами) цієї Конвенції.

5.3.4.2 МК УБВ 2004 визначає такі стандарти управління баластними водами:

- правило D-1 стосується стандарту заміни баластних вод (ЗБВ); і
- правило D-2 стосується стандарту якості баластних вод;
- правило D-3 стосується вимог до схвалення систем управління баластними водами (СУБВ).

Для дотримання вимог МК УБВ 2004 в якості альтернативного тимчасового заходу допускається:

- проводити заміну баластних вод згідно з правилом D-1, до того моменту, коли до конкретного судна буде застосовано правило D -2;
- здійснювати методи управління баластними водами з вимогами правил В-3, за умови, що такі методи забезпечують щонайменше рівнозначний рівень захисту навколишнього середовища, здоров'я людини, майна або ресурсів і мають принципове схвалення КЗМС.

5.3.4.3 МК УБВ 2004 вимагається, щоб на кожному судні був конкретний для кожного судна, схвалений Регістром, План управління баластними водами ПУБВ (BWMP) згідно з правилом В-1 (План управління баластними водами) і вимогами Резолюції МЕРС.127(53) з поправками, внесеними Резолюцією МЕРС.306(73), здійснювалося ведення відповідної звітності записів і дотримання певних, що ґрунтуються на концентрації меж по скиданню, які залежать від дати побудови і обсягу баластних вод конкретного судна.

ПУБВ повинен включати наступне:

- плани/креслення і опис баластної системи;
- інформацію про точки добору проб баластних вод і процедури добору проб;
- експлуатаційні процедури і процедури безпеки;
- опис методу(ів), які використовуються на судні для управління баластними водами і контролю осадів, а також процедури з видалення осадів і поводження з ними;
- обов'язки осіб командного складу по управлінню баластними водами;
- вимоги до ведення відповідної звітності; і
- підготовку і ознайомлення екіпажу.

ПУБВ повинне включати заходи надзвичайного характеру, розроблені з урахуванням «Керівництва з управління баластними водами і розробці планів управління баластними водами», розробленого Організацією.

Процедури ЗБВ повинні бути включені в ПУБВ і бути схвалені Адміністрацією прапора. При проектуванні і будівництві судна, при експлуатації якого передбачається ЗБВ, необхідно виконувати положення Керівництва по стандартам проектування і конструкції для ЗБВ викладених в резолюції МЕРС.149(55).

5.3.4.4 Усі судна, на яких управління судновими баластними водами проводиться згідно з стандартом заміни баластних вод D-1, повинні бути забезпечені розробленим для кожного судна і схваленим Регістром Керівництвом щодо безпечної заміни баласту в морі відповідно до Інструкції з розробки суднових керівництв щодо безпечної заміни баласту в морі. Баластна система, призначена для використання при заміні баласту в морі, повинна відповідати вимогам **8.7** і **8.8** частини **VIII** «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден 2020 р..

У випадку, якщо передбачається самостійне планування екіпажем заміни баласту в морі, судно повинне бути постачене спеціальним програмним забезпеченням для планування заміни баласту в морі.

ЗБВ уможливує виконання Конвенції за допомогою того, що спочатку від суден вимагається проводити заміну баластних вод, прийнятих в портових або прибережних районах, водами з відкритого моря, яке визначається як відстань в 200 морських миль від найближчого берега, коли це можливо, але в будь-якому випадку на відстані щонайменше 50 морських миль від найближчого берега і на глибині щонайменше 200м.

5.3.4.5 Згідно з резолюцією МЕРС.287(71) датою виконання стандарту D-2 є дата першого огляду після введення в дію МК УБВ 2004 для усіх суден. Судна, які побудовані після введення в дію МК УБВ 2004, повинні відповідати стандарту D-2 і обладнані системою управління баластними водами СУБВ (BWMS).

СУБВ повинна відповідати застосовним вимогам частини **II** «Корпус», частини **IV** «Остійність», частини **VIII** «Системи і трубопроводи», частини **IX** «Механізми», частини **XI** «Електричне обладнання» і частини **XV** «Автоматизація» Правил класифікації та побудови морських суден 2020 р. а також вимогам правил D-1 – D-4 Додатка до МК УБВ 2004.

Усі судна, обладнані СУБВ, отримують Свідоцтво про схвалення типу системи управління баластними водами згідно з правилом D-3 (Вимоги до схвалення систем управління баластними водами), наступним чином:

.1 систем управління баластними водами, встановлені* 28 жовтня 2020 року або після цієї дати, схвалюються згідно з Кодексом СУБВ з можливими поправками; і

.2 систем управління баластними водами, встановлені до 28 жовтня 2020 року схвалюються з урахуванням Керівництва**, розробленого Організацією або згідно з Кодексом СУБВ з можливими поправками.

При цьому слово «встановлені» означає конкретну дату поставки СУБВ на судно, а за відсутності такої дати слово «встановлені» означає фактичну дату поставки СУБВ на судно.

При схваленні типу СУБВ оформлюються документи, які вимагаються Резолюцією МЕРС.228(65) про надання інформації про СУБВ схваленого типу, яка надається Адміністрації, за дорученням якої виконувалося таке типове схвалення, для подальшого надання інформації Організації.

Копія Свідоцтва про типове схвалення СУБВ, видане Регістром за дорученням Адміністрації, повинна бути постійно на борту судна, забезпеченого таким обладнанням.

Примітки: *Див. МК УБВ 2004, що стосується виразу «дата встановлення» (циркуляр BWM.2/Circ.66).

**Див. Резолюції МЕРС.125(53), МЕРС.174(58) або МЕРС.279(70), в залежності від обставин.

5.3.4.6 СУБВ, що експлуатується відповідно до правила D-2 повинна відповідати наступним вимогам:

1 СУБВ повинна мати в своєму складі схвалене обладнання для обробки баластних вод, що дозволяє скидати баластні води відповідно до вимог правила D-2.

Якщо таке обладнання для обробки баластних вод використовує активні речовини або препарати, то їх зберігання і використання на судні повинно здійснюватися тільки у відповідності з Керівництвом, схваленим Адміністрацією. У Керівництві повинні бути передбачені відповідні заходи по зберіганню, застосуванню і безпечній обробці активних речовин або препаратів, з метою зменшення будь-яких створюваних ними небезпек. Схема по управлінню судновими баластними водами судна з застосуванням хімікатів (тобто активних речовин і препаратів) викладена в циркулярі BWM.2/Circ.27.

2 Будь-яка відмова при експлуатації СУБВ повинна супроводжуватися подачею звукового і візуального сигналів АПС на всіх постах, з яких контролюються операції з баластними водами.

3 обладнання для обробки баластних вод повинно бути забезпечено простими і ефективними засобами для його експлуатації та контролю. Воно повинно бути забезпечено контрольною системою, яка повинна бути такою, щоб її функції, необхідні для належної експлуатації обладнання для обробки баластних вод, забезпечувалися за допомогою необхідних автоматичних пристроїв.

4 СУБВ повинна бути забезпечена засобами добору проб, встановленими відповідно до Керівництва з добору проб баластних вод (Резолюція МЕРС.173(58)) таким чином, щоб проводити добір типових проб судових баластних вод. Засоби добору проб, якщо це практично можливо, повинні бути встановлені на відливному трубопроводі баластної системи поряд з точкою скидання.

Також СУБВ повинна зводити до мінімуму прийом і небажане захоплення осадів, полегшувати видалення осадів і забезпечувати безпечний доступ з метою видалення осадів і відбору їх проб.

5.3.4.7 Згідно з МК УБВ 2004 усі судна повинні мати Журнал операцій з баластними водами ЖОБВ (BWRB), в який вноситься дата/час і місце розташування, порт прийому або приймальна споруда (широта/довгота), глибину, якщо операція відбувається не в порту, а також оцінку кількості прийнятих або скинутих баластних вод в кубічних метрах і інформацію про те, чи виконувався до скидання ПУБВ. ЖОБВ може мати електронний формат або входити до складу іншого журналу/системи ведення записів. Записи в ЖОБВ зберігаються на судні протягом мінімального періоду двох років після внесення до нього останнього запису і повинні бути доступними для перевірки дотримання вимог МК УБВ 2004.

5.3.4.8 Додаткові вимоги до обладнання для обробки баластних вод для нафтоналивних суден.

5.3.4.8.1 Обладнання для обробки баластних вод, якщо передбачається його установа у вибухонебезпечних зонах, повинно відповідати застосовним вимогам **19.2** частини **XI** «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден 2020 р. та правилам безпеки для таких зон.

Будь яке електричне обладнання, яке складає частину СУБВ, і яке розміщується у вибухонебезпечних зонах нафтоналивних суден, повинно бути оглянуте як вибухобезпечне і придатне для використання в таких зонах.

Будь які рухомі частини, які установлені у вибухонебезпечних зонах нафтоналивних суден повинні мати таку конструкцію, щоб виключалося утворення статичного електричного поля.

5.3.4.9 Додаткові вимоги до систем управління баластними водами при експлуатації суден в полярних водах.

5.3.4.9.1 Для суден, які виконують рейси в полярних водах необхідно враховувати питання заміни баластних вод в умовах холоду, особливо в полярних умовах. Процедури заміни баластних вод в полярних водах виконуються з врахуванням положень з управління баластними водами, що містяться в стандарті заміни баластних вод, викладеному в правилі D-1, або стандарту якості баластних вод, викладеному в правилі D-2 Конвенції, а також Керівництва з заміни баластних вод в

районі дії Договору по Антарктиці (Резолюція МЕРС.163(56)) і в Полярному кодексі спільно з іншими відповідними керівництвами, розробленими Організацією.

При виборі системи управління баластними водами необхідно звертати увагу на обмежуючі умови, викладені в додатку до Свідоцтва про схвалення типу системи управління баластними водами, а також температурі, при якій СУБВ проходила випробування, з тим, щоб переконатися в її придатності і ефективності для роботи в полярних водах.

5.3.4.10 При наявності відповідного доручення Адміністрації судно валовою місткістю 400 і більше, за винятком плавучих установок для виробництва, зберігання і вивантаження ПУВЗВ (FPSOs) і плавучих установок для зберігання ПУЗ (FSUs), повинне мати Міжнародне свідоцтво про управління баластними водами (IBWMC) (для сторони МК УБВ 2004), видане з урахуванням циркуляру ІМО BWM.2/Circ.40, або Посвідчення про відповідність управління баластними водами (для судна під прапором країни, що не є стороною МК УБВ 2004).».

5.3.6 Доповнити підпунктом **5.3.6.6**:

«**5.3.6.6** При наявності подрібнювача харчових відходів з забезпеченням роздрібнення до частинок розміром, що не перевищує 25мм, подрібнені харчові відходи повинні направлятися в окрему збірну цистерну, спеціально передбачену для цих цілей, коли судно експлуатується в районі, де їх скидання за борт заборонено.».

5.3.7.2 Текст другого абзацу доповнити наступним:

«Повинні бути передбачені засоби аерації збірного танка для підтримки необхідного рівня кисню з метою запобігання розвитку анаеробних умов в танку.».

5.3.7.5 У першому реченні текст: «у відповідному журналі» замінюється текстом «згідно **4.2.10**».

5.3.7 Доповнити підпунктом **5.3.7.6**:

«**5.3.7.6** Скидання необроблених стічних вод, у тому числі шламу з установки для обробки стічних вод, повинне здійснюватися за допомогою трубопроводу, окремого від трубопроводу скидання за борт оброблених стічних вод. При наявності загальних трубопроводів повинні бути передбачені засоби для їх очищення, наприклад, шляхом промивання.».

Нумерація існуючого пункту **5.3.7.6** замінюється на **5.3.7.7**.

5.3.12.1 Замінюється наступним текстом:

«**5.3.12.1** Судна, які підпадають під вимоги Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу 1257/2013 від 20 листопада 2013 року про утилізацію суден і експлуатуються під прапором ЄС, і або підпадають під вимоги Гонконгської міжнародної конвенції про безпечну та екологічно раціональну утилізацію суден 2009 року, повинні мати Свідоцтва або Посвідчення, зазначені в **4.1.16**.

Для суден, на які ці вимоги не поширюються, зазначені документи можуть бути видані в добровільному порядку.».

6. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ЩОДО ПРИСВОЄННЯ ЗНАКА ЕСО-S У СИМВОЛІ КЛАСУ

6.3.3.8 Замінюється наступним текстом:

«**6.3.3.8** На додаток до вимог **5.3.3.3** місця на відкритій палубі в районах приймальних маніфольдів палива і мастила повинні бути обладнані системою для збирання розлитого на палубу палива і мастила із накопиченням його у збірному або відстійному танку.

Збирання розлитого на палубу вантажу може виконуватись за допомогою спеціального насоса і трубопроводів, розташованих в районах приймальних маніфольдів палива і мастила або шляхом прямого дренажу самопливом через спеціально передбачені трубопроводи.

Автоматичний дренаж самопливом повинен бути задіяний на протязі вантажної операції, коли можливий розлив палива і мастила. Для здійснення дренажу самопливом кожний трубопровід палубної системи повинен бути обладнаний ручним запірним клапаном, відкритим тільки при проведенні вантажної операції, а також шпігатом, який відкривається автоматично або невідключуванним дренажним пристроєм який запобігає виходу пари в атмосферу.».

6.3.5.4 Замінюється наступним текстом:

«**6.3.5.4** Кожне судно повинно бути обладнане збірним танком відповідно до **5.3.5.2**.

Додатково повинен бути встановлений відстійний танк нафтовмісних трюмних вод, як засіб попереднього очищення, в якому передбачені пристрої зливу відстояної нафти в танк нафтових залишків (шламу) відповідно до концепції застосування об'єднаної системи обробки нафтовмісних вод (див. циркуляр ІМО МЕРС.1/Circ.642).».

6.3.5 Доповнити пунктами **6.3.5.5 ÷ 6.3.5.7**:

«**6.3.5.5** При наявності системи мийки газової сторони котлів і/або економайзерів від сажі, окремий (і) збірний (і) танк (и) повинен (ні) бути передбачений (і) для збору використовуваної промивної води, обладнаний (і) трубопровідним з'єднанням для видачі промивної води в приймальні споруди. Якщо може бути застосовано, танк (і) повинен (ні) бути обладнаний (і) трубопроводом для скидання відстоюної води за борт.

6.3.5.6 При наявності трубопроводу скидання за борт, танк повинен складатися з секцій для поліпшення відстоювання води. Використовувана промивна вода, яка надходить в танк, повинна очищатися / фільтруватися за допомогою спеціально передбачених фільтруючих елементів для збору сажі або аналогічних пристроїв. При цьому збірний танк повинен бути обладнаний трубопроводами спуску відстою з поверхні води в танк нафтових залишків (шламу) або в еквівалентний.

6.3.5.7 Якщо передбачена можливість скидання відстоюної води з танка через фільтруюче обладнання, яке відповідає вимозі **6.3.5.2**, що має бути підтверджено підприємством (виробником) фільтруючого обладнання та сигналізатора, на додаток до вимог **6.3.5.6** збірний танк повинен бути обладнаний трубопроводами перекачування в збірний танк нафтовмісних льяльних вод або у відстійний танк нафтовмісних льяльних вод.»

6.3.6.2 Замінюється наступним текстом:

«**6.3.6.2** Судно, що має словесну характеристику в символі класу **Passenger ship**, повинне мати здрібнювач харчових відходів із забезпеченням здрібнення цих відходів до часток розміром, що не перевищує 25мм, і інсинератор, який має типове схвалення відповідно до резолюцій ІМО МЕРС.76(40) або МЕРС.244(66), в залежності від того, що може бути застосовано, для забезпечення можливості повного спалювання накопичених судових відходів, де це дозволено.»

6.3.7.1 Замінюється наступним текстом:

«**6.3.7.1** Запобігання забрудненню стічними водами повинне здійснюватися у відповідності з вимогами **5.3.7** (за винятком **5.3.7.2**), **6.3.7.2** і **6.3.7.3**.».

ЧАСТИНА VIII. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ НАФТОНАЛИВНИХ СУДЕН ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ВАНТАЖНИХ ОПЕРАЦІЙ В МОРІ

1. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ НАФТОНАЛИВНИХ СУДЕН ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ВАНТАЖНИХ ОПЕРАЦІЙ З МОРСЬКИМИ ТЕРМІНАЛАМИ

1.1.8.1.12 Текст пункту доповнюється текстом наступного змісту:

«(схвалюється підрозділом РУ, що здійснює технічний нагляд за побудовою).».

1.3.3.1 Вираз **1.3.3.9** замінюється на **1.3.3.10**, а **1.3.3.12 ÷ 1.3.3.14** на **1.3.3.13 ÷ 1.3.3.15** відповідно.

1.3.3 Доповнюється новим пунктом **1.3.3.8** наступного змісту:

«**1.3.3.8** Бракета типу **Smit** не повинна використовуватися в якості носового ланцюгового стопора.».

Нумерація існуючих пунктів **1.3.3.8 ÷ 1.3.3.14** замінюється на **1.3.3.9 ÷ 1.3.3.15**.

Доповнюється новими пунктами **1.3.3.16** і **1.3.3.17** наступного змісту:

«**1.3.3.16** За запитом судовласника Регістр може підтвердити, що судно обладнане відповідно до розд. 4.3 Керівництва по швартовному обладнанню (MEG 4) 2018 р., з поправками, опублікованого Міжнародним морським форумом нафтових компаній.

1.3.3.17 Опорна поверхня носових ланцюгових ключів, описаних в розд. 4.3 MEG 4, повинна мати діаметр принаймні в сім разів більше діаметру відповідного ланцюга.».

Регістр судноплавства України

**ПРАВИЛА
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ
З СУДЕН**

Бюлетень № 1 змін і доповнень

Розробник: Бабій О.В., Єрмолаєв В.П.

Регістр судноплавства України
04070, Київ, вул. П. Сагайдачного, 10