

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

**ПРАВИЛА
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН**

Бюлетень №3 змін і доповнень



Київ 2026

Регістр судноплавства України

Бюлетень №3 змін і доповнень до Правил запобігання забрудненню з суден видання 2024 року затверджений згідно з діючим положенням і вводиться в дію з 01.07.2026 року.

При підготовці Бюлетеня №3 враховані застосовні резолюції Міжнародної морської організації (ІМО), прийняті на 83 сесії Комітету захисту морського середовища (КЗМС) та відповідні поправки до Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78, зміненої Протоколом 1978 року до неї, а саме:

- Резолюції ІМО МЕРС.397(83), МЕРС.398(83), МЕРС.399(83), МЕРС.400(83), МЕРС.401(83), МЕРС.401(83), МЕРС.402(83), МЕРС.403(83), МЕРС.404(83), МЕРС.405(83).

Враховані досвід застосування, а також пропозиції підрозділів Регістру України та користувачів цих Правил, виконані редакційні виправлення.

Офіційне видання
Регістр судноплавства України

Регістр судноплавства України, 2026

Зміст:**Зміни**

Перелік змін, які внесені до Правил:	4
--	---

Правила запобігання забрудненню з суден**Частина II Вимоги до конструкції суден, їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин наливом**

Розділ 3 Вимоги до конструкції суден для перевезення шкідливих речовин наливом.....	7
---	---

Частина V Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню атмосфери

Розділ 1 Загальні положення	7
Розділ 2 Огляди і видача свідоцтв.....	7
Розділ 3 Вимоги у відношенні контролю за викидами з суден	7
Розділ 4 Суднові дизельні двигуни	7
Розділ 5 Правила інтенсивності викидів вуглецю в міжнародному судноплавстві	16
Розділ 7 Експлуатаційна інтенсивність викидів вуглецю	16

Зміни

Цій бюлетень №3 змін і доповнень до Правил запобігання забрудненню з суден видання 2024 року порівняно з їх останньою редакцією містить нижчезазначені зміни та доповнення:

Перелік змін, які внесені до Правил:

Розділи/підрозділи/пункти, що змінюються	Інформація про зміни	Підстава для внесення змін	Дата вступу в силу
Частина II Вимоги до конструкції суден, їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин наливом			
3.2.2.1 , 3.2.2.2	Зміни редакційного характеру		
Частина V Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню атмосфери			
Розділ 1			
1.2	У визначення « <i>Технічний кодекс по NOx</i> » текст Примітки доповнюється посиланнями на нові резолюції ІМО		
Розділ 2			
2.1.3	Текст примітки доповнюється посиланням на резолюцію МЕРС.403(83)		
Розділ 3			
3.2	Підрозділ доповнюється вимогами щодо вимірювання викидів метану і/або закису азоту	Резолюція МЕРС.402(83)	3 дати прийняття
Розділ 4			
4.1.3.1.1	Текст доповнений новими визначеннями	Резолюції МЕРС.397(83) МЕРС.398(83) МЕРС.399(83)	
4.2.2.5.1	Текст третього речення пункту та примітки до нього викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.2.7	Текст першого речення пункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.2.8	Уточнюється посилання на відповідну резолюцію ІМО	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.2	Пункт доповнюється новим підпунктом 4.2.2.11 із визначенням поняття «Раціональна стратегія контролю викидів»	Резолюції МЕРС.397(83) МЕРС.399(83)	01.03.2027
4.2.5	Назва пункту замінюється у зв'язку із уточненням перекладу Текст другого абзацу викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.1	Зміни редакційного характеру	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.1.2	Текст пункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.1.3 , 4.2.5.1.2 , 4.2.5.1.2.1	Зміни редакційного характеру		
4.2.5.1.2.2	Текст підпункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.2.3 , 4.2.5.1.2.4 , 4.2.5.1.2.5	Зміни редакційного характеру		
4.2.5.1.2.5	Текст підпункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.6.1.2.8	Текст підпункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.2.9	Текст підпункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.2.10	Текст підпункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС 399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.2.11	Текст пункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026

4.2.5.1.2	До тексту пункту додається новий підпункт 4.2.5.1.2.13	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.1.3	Зміни редакційного характеру		
4.2.5.1.4	Текст пункту викладається в новій редакції	Резолюції МЕРС.398(83) МЕРС.399(83)	01.09.2026
4.2.5.2	Текст пункту викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.3	Текст пункту доповнений додатковими вимогами до випробувань двигунів, обладнаних системами СКН	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.4.1 , 4.2.5.4.2.2 , 4.2.5.4.3.1 , 4.2.5.4.3.2 , 4.2.5.4.3.3	Зміни редакційного характеру		
4.2.5.4.3.2.4	Уточнені вимоги до масштабування значень ШПІ, ОШ і ЛШ при випробуванні	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.4.3.5	Уточнені вимоги до концентрації реагенту під час випробувань	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.2.5.4.3.4 , 4.2.5.4.3.5 , 4.2.5.4.4 , 4.2.5.5.1 , 4.2.5.5.2	Зміни редакційного характеру		
4.2.5.5	Пункт доповнюється новими пунктами 4.2.5.5.6 і 4.2.5.5.7. Уточнені вимоги до аналізаторів NOx, уточнені умови проведення випробувань двигунів, обладнаних системою СКН	Резолюція МЕРС.399(83)	01.05.2026
4.3.1.4	Зміни редакційного характеру	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.3.2.1	Зміни редакційного характеру	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.3.2.2 , 4.3.2.3 , 4.3.2.4 , 4.3.2.5	Уточнені умови застосування випробувальних циклів для суднових дизельних двигунів	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.3.2.8.1	Уточнені значення проміжної частоти обертання для випробувального циклу C1	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.3.2.8.4	Зміни редакційного характеру	Резолюція МЕР397(83)C	01.03.2027
4.3	До підрозділу додається новий пункт 4.3.3 «Максимальні допустимі значення викидів у граничній зоні контрольної області перевищення»	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.4.3.7.5	Текст пункту анулюється	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.6.2.2.3	До параметрів, які впливають на викиди NOx при модернізації і регулюванні додані підпункти 17, 18 і 19	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
4.6.4.6.2 , 4.6.4.6.3 , 4.6.4.6.3.1 , 4.6.4.6.3.2 , 4.6.4.6.4 , 4.6.4.6.5 , 4.6.4.16.1	Зміни редакційного характеру		
4.7	Текст підрозділу викладається в новій редакції	Резолюція МЕРС.398(83)	01.09.2026
4.8.	До розділу додається новий підрозділ 4.8 «Двигуни з декількома експлуатаційними профілями	Резолюція МЕРС.397(83)	01.03.2027
Розділ 5			
5.6.2	Зміни редакційного характеру	Резолюція МЕРС.401(83)	3 дати прийняття
5.6.4	Зміни редакційного характеру		

Розділ 7			
7.2.2	Зміни редакційного характеру	Резолюція MEPC.400(83)	З дати прийняття

ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН

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

РОЗДІЛ 3 ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ

3.2.2.1 В тексті пункту вираз «резолюції ІМО А.673(16) з поправками, внесеними резолюцією МСC.236(82)» замінюється на вираз «резолюції ІМО А.1122(30)»;

3.2.2.2 В тексті пункту вираз «на Керівництві*, розробленому ІМО» замінюється на вираз «на Кодексі з перевезення та перевантаження небезпечних і шкідливих рідких речовин, що перевозяться наливом на морських судах забезпечення * и керівництві**, розробленому ІМО»;

текст *Примітки* викладається в новій редакції: «*Примітки:** Див. Кодекс з перевезення та перевантаження небезпечних і шкідливих рідких речовин, що перевозяться наливом на морських судах забезпечення (OSV Chemical Code) (Резолюція ІМО А.1122(30));

** Переглянуте Керівництво з перевезення рослинних олій у диптанках або у вкладених цистернах, спеціально спроектованих для перевезення таких рослинних олій на суховантажних судах (резолюція ІМО МЕРС.148(54)).

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

РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.2 У визначенні «*Технічний кодекс по NOx*» до тексту *Примітки* додається вираз: «з поправками, прийнятими резолюціями МЕРС.397(83), МЕРС.398(83) і МЕРС.399(83).».

РОЗДІЛ 2 ОГЛЯДИ І ВИДАЧА СВИДОЦТВ

2.1.3 В тексті *Примітки* вираз «резолюцією МЕРС.374(80)» замінюється на вираз «резолюціями МЕРС.374(80) і МЕРС.403(83).».

РОЗДІЛ 3 ВИМОГИ У ВІДНОШЕННІ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКИДАМИ З СУДЕН

3.2 Підрозділ доповнюється новим пунктом **3.2.4** наступного змісту: «**3.2.4** Порядок проведення вимірювань викидів метану (CH_4 та/або закису азоту N_2O) визначено в «Керівництві щодо проведення вимірювань викидів метану CH_4 та/або закису азоту N_2O з суднових двигунів на випробувальному стенді та на борту судна» (далі «Керівництво щодо CH_4 та/або N_2O »), прийнятого резолюцією МЕРС.402(83).

Вимірювання та розрахунки викидів CH_4 та/або N_2O і подання звітності повинні виконуватися відповідно до Технічного кодексу щодо NO_x 2008, за винятком спеціально обумовлених випадків.

Для підтвердження того, що значення викидів були встановлені відповідно до вимог Технічного кодексу щодо NO_x 2008, документація щодо викидів CH_4 та/або N_2O в обсязі, визначеному в Керівництві щодо CH_4 та/або N_2O , має бути надана Регістру для перевірки.

Після отримання документації щодо викидів CH_4 та/або N_2O від заявника та задовільного завершення перевірки, Регістр повинен видати Акт про величини викидів CH_4 та/або N_2O за формою, визначеною в Керівництві щодо CH_4 та/або N_2O .».

РОЗДІЛ 4 СУДНОВІ ДИЗЕЛЬНІ ДВИГУНИ

4.1.3.1 Визначення «*Значна модифікація суднового дизельного двигуна*» викладається в новій редакції: «*Значна модифікація суднового дизельного двигуна означає:*

.1 для двигунів, встановлених на судах, що перебували на стадії будівництва 1 січня 2000 року або після цієї дати, значна модифікація означає будь-яку модифікацію двигуна, яка потенційно може призвести до перевищення двигуном відповідного граничного рівня викидів, встановленого пунктами **3.2.5**, **3.2.6**, **3.2.7.1.1**, **3.2.9.4** або правилом 13 частини VI Конвенції МАРПОЛ. Поточна заміна компонентів двигуна зазначеними в технічній документації запасними частинами, яка не змінює характеристик викидів, не вважається «значною модифікацією», незалежно від того, чи замінюється один або кілька компонентів двигуна. При повторній сертифікації такого двигуна після значної

модифікації застосовуються ті вимоги до сертифікації, які використовувалися при його первинній сертифікації, за винятком тих випадків, коли двигун був оснащений або в даний час оснащений допоміжним пристроєм управління або має кілька експлуатаційних профілів. Якщо встановлено допоміжний пристрій керування, застосовуються вимоги пунктів **4.2.2.11** та **4.3.3** цієї частини правил. За наявності у двигуна декількох експлуатаційних профілів застосовуються вимоги підрозділу **4.8**;

.2 для двигунів, встановлених на суднах, що перебували на стадії будівництва до 1 січня 2000 року, значна модифікація означає будь-яку модифікацію двигуна, внаслідок якої існуючі характеристики викидів, встановлені методом спрощених вимірювань, описаним у **4.6.3**, виходять за межі допусків, зазначених у **4.6.3.10**. Ці зміни включають, серед іншого, зміни в роботі або технічних параметрах двигуна (наприклад, заміну розподільних валів, модифікацію систем впорскування палива та подачі повітря, а також зміни в конфігурації камери згоряння або регулюванні фаз газорозподілу). Встановлення сертифікованого затвердженого засобу відповідно до **3.2.9.1.1** та сертифікація відповідно до **3.2.9.1.2** не вважаються значною модифікацією для цілей застосування пункту **3.2.5**. При повторній сертифікації такого двигуна після значної модифікації застосовуються вимоги **4.2.2.11** та **4.3.3**, а також, якщо цей двигун має кілька експлуатаційних профілів, підрозділу **4.8** цієї частини правил.».

4.1.3.3 В визначення терміну «*η, ступень скорочення NOx*» розмір шрифту та стиль виправляється згідно до прийнятого в цьому тексті;

в тексті визначення «*Камера СКВ*» вираз «відновлювач» замінюється на вираз «реагент»; вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН»;

в тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН» шість разів.

До підрозділу додаються нові визначення:

«Експлуатаційний профіль двигуна — певний набір параметрів, що впливають на викиди NOx, які застосовуються в базовій стратегії контролю викидів і впливають на показники викидів NOx. Серед іншого це можуть бути налаштування впорскування палива, впускних і випускних клапанів, систем управління надувним повітрям, перепускних/байпасних клапанів відпрацьованих газів, систем доочищення відпрацьованих газів та допоміжних пристроїв управління.».

«Наявність декількох експлуатаційних профілів означає, що для двигуна, про який йде мова, можна вибрати один із декількох експлуатаційних профілів.».

«Допоміжний пристрій управління — функціональний елемент або засіб управління, встановлений на судновому дизельному двигуні та використовуваний для захисту двигуна та/або його допоміжного обладнання від умов експлуатації, які можуть призвести до пошкодження або відмови, або призначений для полегшення запуску двигуна. Допоміжний пристрій управління може також являти собою набір засобів або заходів, які не можуть виконувати функцію блокувального пристрою, що має бути переконливо продемонстровано. Допоміжний пристрій управління включає будь-які елементи конструкції, у тому числі датчики або інші компоненти, які за командою системи управління можуть активувати, регулювати, затримувати або призупиняти роботу будь-якої частини базової системи обмеження викидів. Будь-який пристрій або засіб, активація яких призводить до стрибкоподібної зміни рівня викидів, також вважається допоміжним пристроєм управління. Допоміжний пристрій управління, не заявлений під час первинної сертифікації суднового дизельного двигуна, повинен вважатися блокувальним пристроєм.».

«Блокувальний пристрій — пристрій, який вимірює або реєструє експлуатаційні параметри (такі як частота обертання двигуна, температура або тиск на впуску) або реагує на них з метою увімкнення, регулювання, затримки спрацьовування або відключення будь-якого компонента чи функції системи контролю викидів, внаслідок чого відбувається зниження ефективності системи контролю викидів в умовах, що виникають під час звичайної експлуатації, за винятком тих випадків, коли використання такого пристрою прямо обумовлено в застосовуваній методиці сертифікаційних випробувань на викиди. Допоміжний пристрій керування, схвалений Регістром під час розгляду сертифікаційного пакету щодо NOx, не є блокувальним пристроєм.».

«Базова стратегія контролю викидів — це стратегія контролю викидів, яка застосовується щоразу, коли допоміжний пристрій управління неактивний. Вона охоплює будь-які параметри, елементи конструкції або органи управління, які дозволяють регулювати характеристики викидів з двигуна залежно від навантаження та/або частоти обертання двигуна. Регулювання параметрів повинно бути поступовим і не повинно призводити до надмірних змін характеристик викидів.».

«Раціональна стратегія контролю викидів – базова стратегія контролю викидів суднового дизельного двигуна, яка гарантує, що значення викидів у окремих точках режиму, які використовуються для отримання зваженого значення питомих викидів, є репрезентативними для викидів під час нормальної роботи двигуна.».

«Нераціональна стратегія контролю викидів – будь-яка стратегія чи захід, які під час експлуатації суднового дизельного двигуна в звичайних умовах знижують ефективність системи контролю викидів до рівня, нижчого за той, що очікується на основі чинної методики випробувань на викиди.».

«Гранично допустиме значення викидів – визначене відповідно до пункту 4.3.3 цієї частини Правил максимально допустиме значення викидів NOx у контрольному діапазоні неперевищення двигуна за заданих умов експлуатації.».

«Контрольна область неперевищення – діапазон характеристик потужності або крутного моменту та частоти обертання суднового дизельного двигуна в межах зазначеної заявником граничної зони контрольної області неперевищення, в якій двигун сертифіковано для роботи в стаціонарних режимах. Для випробувального циклу C1, описаного в 4.3.2, контрольна область неперевищення охоплює всю граничну зону контрольної області неперевищення.».

«Гранична зона контрольної області неперевищення – межі контрольної області неперевищення, що визначаються параметрами потужності або крутного моменту та частоти обертання при номінальній потужності 25 % і вище для всіх випробувальних циклів, зазначених у 4.3.2, за винятком циклу C1, для якого ці межі встановлюються при навантаженні 50 % і вище.».

«Точкове значення викидів (г/кВт·год) – значення викидів NOx за стандартних умов вологості та температури, встановлених цими Правилами, у конкретній точці потужності або навантаження та частоти обертання.».

«Сертифікаційний пакет щодо NOx – комплект документів, який заявник подає до Регістру відповідно до пунктів 4.2.2.11 та 4.3.3 цієї частини Правил.».

«Пропульсивний двигун — судновий дизельний двигун, який безпосередньо або опосередковано використовується для приведення судна в рух. Пропульсивний двигун може також виконувати функції, не пов'язані з приведенням судна в рух, що може відбуватися одночасно з виконанням пропульсивної функції або окремо від неї.».

«Непропульсивний двигун — це судновий дизельний двигун, який не є пропульсивним двигуном. Двигун, який повністю або частково забезпечує поперечний рух судна, не є пропульсивним двигуном.».

«Двигун із постійною частотою обертання – судновий дизельний двигун, який здатний працювати лише з постійною частотою обертання.».

«Двигун, що працює в режимі постійної частоти обертання — це судновий дизельний двигун, робота якого керується регулятором обертів, що автоматично виконує команди оператора щодо підтримання номінальної частоти обертання двигуна в усьому діапазоні навантажень*.

Примітка:*У процесі експлуатації такий регулятор обертів може підтримувати фіксовану частоту обертання, що залежить від навантаження, внаслідок чого при максимальному навантаженні частота обертання може бути на 10% нижчою, ніж при нульовому навантаженні.».

Двигун із змінною частотою обертання — це двигун, який не є двигуном із постійною частотою обертання.

4.2.2.5.1 Текст третього речення пункту викладається в новій редакції: «Процедури огляду по схемі А або схемі В згідно Керівництва 2025 року по системам каталітичної нейтралізації (СКН), прийнятого резолюцією МЕРС.399(83) також повинні бути застосовані.»;

текст *Примітки* замінюється на наступний: «*Примітка* Див. Керівництво 2025 року по системам селективної каталітичної нейтралізації (СКН), прийнятої резолюцією МЕРС.399(83).».

4.2.2.7 Текст першого речення пункту викладається в новій редакції: «Незважаючи на викладене в **4.2.2.5.3** і **4.2.2.5.4**, пристрій для зменшення викидів NOx може бути схвалений Регістром з урахуванням Керівництва 2025 року по системам селективної каталітичної нейтралізації, прийнятої резолюцією МЕРС.399(83).».

4.2.2.8 В тексті пункту вираз «наведений в резолюції ІМО МЕРС.291(71) з поправками резолюцією МЕРС.313(74)» замінюється на вираз «наведений в резолюції МЕРС.399(83)».

Текст пункту **4.2.2** доповнюється новим підпунктом **4.2.2.11** наступного змісту: «**4.2.2.11** В доповнення до вимог **4.2.2** відповідно до нового підрозділу 2.5 Технічного регламенту з NO_x, 2008, прийнятого резолюцією МЕРС.397(83), при проведенні процедур попередньої сертифікації двигуна потрібно використовувати вимоги щодо раціональної стратегії контролю викидів, вказаних у цьому підрозділі.

Положення підрозділу 2.5 Технічного регламенту з NO_x, 2008 року повинні застосовуватись з 01.07.2027 року для всіх дизельних двигунів у всьому діапазоні значень робочого навантаження та частоти обертання.».

4.2.5 Назва пункту замінюється на наступну: «**Система селективного каталітичного зменшення викидів NO_x (СКЗ)**».

Текст другого абзацу викладається в наступній редакції: «На додаток до пунктів **4.2.2÷4.2.4** наводяться рекомендації щодо конструкцій, випробувань, оглядів та сертифікації судових двигунів, оснащених системою СКН, для забезпечення їх відповідності вимогам, як це передбачено в Керівництві 2025 року щодо систем селективної каталітичної нейтралізації.».

4.2.5.1.1 Вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН»; текст пункту після виразу «відповідно до положень» замінюється на наступний: «Керівництва 2025 року по системам селективного каталітичного зменшення викидів NO_x» прийнятого резолюцією МЕРС.399(83).».

4.2.5.1.1.2 Текст пункту викладається в новій редакції: «Заявку на проведення сертифікації має подавати особа, відповідальна за систему двигуна в зборі з пристроєм СКН.».

4.2.5.1.1.3 В тексті пункту вираз «повної системи» на вираз «на систему в зборі».

4.2.5.1.2 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН».

4.2.5.1.2.1 В тексті пункту вираз «відновлювач» замінюється на вираз «реагент».

4.2.5.1.2.2 Текст пункту викладається в новій редакції: «система впорскування реагенту, в т.ч. основні розміри і об'єм подачі;».

4.2.5.1.2.3, 4.2.5.1.2.4, 4.2.5.1.2.5 В тексті пунктів вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН» чотири рази.

4.2.5.1.2.6 Текст пункту викладається в новій редакції: «**6** параметри вузла в зборі: допустимі втрати тиску (Δp), зумовлені компонентами системи СКН, між входом і виходом камери СКН та у випускному каналі. Якщо перед камерою СКН та/або після неї встановлено будь-який елемент системи СКН, який впливає на допустимі втрати тиску (Δp), то ці допустимі втрати тиску повинні визначатися для всієї системи СКН;».

4.2.5.1.2.8 Текст пункту викладається в новій редакції: «**8** фактори, що впливають на погіршення експлуатаційних характеристик СКН, наприклад, стан каталітичних блоків СКН, що свідчить про необхідність їх заміни, та рекомендована періодичність заміни каталітичних блоків;».

4.2.5.1.2.9 Текст пункту викладається в новій редакції: «**9** пристрої керування та налаштування системи СКН, наприклад, відомості про модель та технічні характеристики пристрою керування;».

4.2.5.1.2.10 Текст пункту викладається в новій редакції: «**10** заходи щодо мінімізації проскакування реагенту;».

4.2.5.1.2.11 Текст пункту викладається в новій редакції: «**11** якщо в якості процедури перевірки використовується метод перевірки параметрів, для системи вимірювання NO_x повинна бути представлена детальна інформація про взаємозв'язок між навантаженням двигуна та витратою реагенту, а також про засоби перевірки того, що витрата реагенту знаходиться в межах норми;».

4.2.5.1.2 До тексту пункту додається новий пункт наступного змісту: «**13** опис методу зберігання звітної документації для цілей технічного обслуговування, огляду та інспекції.».

4.2.5.1.3 В тексті пункту вираз «відновлювач» замінюється на вираз «реагент» п'ять разів.

4.2.5.1.4 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН».

4.2.5.1.5 Текст пункту викладається в новій редакції: «**4.2.5.1.5 Свідоцтво ЕІАРР**

.1 Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища від двигуна (Свідоцтво EIAPP) повинно видаватися Регістром після затвердження технічної документації.

.2 Якщо для попередньої сертифікації заявник обирає схему В, первинне огляд для отримання Свідоцтва EIAPP може вважатися завершеним лише після того, як первинні перевірочні випробування на судні дадуть результати, що відповідають вимогам. До остаточного приймання системи відповідальною особою є заявник.

.3 Якщо двигун підлягає сертифікації як за Ярусом II, так і за Ярусом III, Свідоцтво EIAPP має оформлятися як для Ярусу II, так і для Ярусу III, а єдина технічна документація повинна охоплювати режими обох ярусів.

.4 У контексті Свідоцтва EIAPP під «виробником двигуна» розуміється сторона, яка подала заявку на сертифікацію системи, що складається з суднового дизельного двигуна, камери СКН та системи впорскування реагенту.».

4.2.5.2 Текст пункту викладається в новій редакції: **«4.2.5.2 Концепції сімейства і групи для систем двигунів, обладнаних СКН**

4.2.5.2.1 Вимоги 4.4 в рівній мірі застосовуються до систем двигунів, обладнаних СКН.

4.2.5.2.2 Базовий двигун — це оснащена системою СКН рушійна система з найбільшими викидами NO_x у групі сімейства, як зазначено в 4.2 (див. також 4.3.9.1 та 4.4.8.1 Технічного кодексу щодо NO_x, 2008).

У тих випадках, коли в сімействі двигунів або в групі двигунів є більше одного двигуна в зборі з системою СКН з однаковими найбільшими значеннями викидів NO_x, визначеними з точністю до двох десяткових знаків (значення за цикл у г/кВт·год), базовим двигуном вважається система з найбільшою величиною необроблених викидів NO_x з двигуна.

4.2.5.2.3 Базовий двигун для цілей відповідності вимогам Ярусу II може бути іншим, ніж базовий двигун у комплекті з системою СКН для цілей відповідності вимогам Ярусу III.».

4.2.5.3 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН» тричі.

Текст пункту доповнюється другим абзацом такого змісту: «Незважаючи на вищезазначене, заявник може провести випробування двигуна в зборі з пристроєм СКН та байпасним пристроєм без монтажу такого байпаса для вимірювань на випробувальному стенді. Заявник повинен надати інформацію про будь-який вплив відсутності байпасного пристрою на гідродинаміку або розподіл реагенту.».

Текст третього абзацу (замінений порядок) вираз «відновлювач» замінюється на вираз «реагент», вираз «додавання б» замінюється на вираз «додавання VI».

Текст четвертого абзацу (замінений порядок) викладається в новій редакції: «Для двигунів, оснащених системою СКН, необхідно виміряти такі параметри, які підлягають занесенню до протоколу випробувань двигуна відповідно до розділу 5.10 Технічного кодексу щодо NO_x 2008 року.».

4.2.5.4.1, 4.2.5.4.2.2 В тексті пунктів вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН» сім разів.

4.2.5.4.3.1 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН» п'ять разів;

У другому реченні текст після виразу «скорочення концентрації NO_x» доповнюється виразом «(млн⁻¹)», далі текст зберігається.

4.2.5.4.3.2 В тексті пункту вираз «відновлювач» замінюється на вираз «реагент».

4.2.5.4.3.3 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН», вираз «відновлювача» замінюється на вираз «реагенту».

4.2.5.4.3.2.4 В тексті пункту вираз «Каталітичні блоки і значення ШП, ОШ» замінюється на вираз «Каталітичні блоки і значення швидкості в перетині (ШП), об'ємної швидкості (ОШ), лінійної швидкості (ЛШ);

Вираз «у межах $\pm 20\%$ » замінюється на вираз «у межах -5% ».

4.2.5.4.3.2.5 Текст пункту викладається в новій редакції: **«.5** Концентрація реагенту на поверхні випробуваного каталізатора повинна відповідати типовій концентрації реагенту на поверхні каталізатора під час фактичної експлуатації двигуна.

Як реагент під час випробування камери СКН може використовуватися газоподібний аміак за умови, що він забезпечить еквівалентну концентрацію на поверхні каталізатора.»

4.2.5.4.3.4 В тексті другого абзацу вираз «добавленням 3 і 4» замінюється на вираз «добавленням III і IV».

4.2.5.4.3.5 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН».

4.2.5.4.4 В тексті для визначення « $q_{m\ gas_i}$ » після виразу «розхід» додається вираз «газоподібного», далі текст зберігається.

4.2.5.5.1 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН»; вираз «має бути проведене її випробування на відповідність технічним умовам.» замінюється на вираз «повинні бути проведені первинні випробування.».

4.2.5.5.2 В тексті пункту вираз «СКВ» замінюється на вираз «СКН».

4.2.5.5 Пункт доповнюється новими підпунктами **4.2.5.5.6**, **4.2.5.5.7** наступного змісту: «**4.2.5.5.6** Аналізатор NOx повинен відповідати вимогам глави 5 Технічного кодексу по NOx, 2008.

4.2.5.5.7 Якщо система двигунів, оснащених пристроєм СКН, входить до групи, як це визначено в **4.2.5.2**, перевірочні випробування слід проводити лише для базової системи двигунів цієї групи. Якщо базова система двигунів не є першою системою, яка пройшла перевірочні випробування на судні відповідно до **4.2.5.5**, перевірочні випробування на судні повинні бути проведені для всіх встановлених систем двигунів, що входять до групи двигунів, за винятком тих випадків, коли двигун, що входить до групи, має ідентичну специфікацію щодо NOx або коли базова система двигунів була встановлена та успішно випробувана. Якщо базова рухова система не може бути встановлена на судні, замість неї може бути використовувана перша з встановлених систем даної групи двигунів, яка для проведення перевірочних випробувань на судні повинна бути введена в режим, найгірший з точки зору викидів NOx. Результати випробувань повинні бути підтверджені відповідно до процедури, описаної в технічній документації.».

4.3.1.4 Текст пункту викладається в новій редакції: «**4.3.1.4** Для судових дизельних двигунів, що підлягають сертифікації відповідно до **3.2.7.1.1**, величина викидів у кожній окремій точці режиму не повинна перевищувати відповідного граничного значення викидів NOx більш ніж на 50 %, за винятком:

.1 точки режиму 10 % у випробувальному циклі D2, зазначеному в **4.3.2.5**;

.2 точки режиму 10 % у випробувальному циклі C1, зазначеному в **4.3.2.6**;

.3 точки режиму холостого ходу у випробувальному режимі C1, зазначеному в **4.3.2.6**.».

4.3.2.1 В тексті пункту вираз «, установлених в Технічному кодексі по NOx, 2008 року» замінюється на вираз: «рекомендованих в додатку IX до Технічного кодексу з NOx, 2008, але у разі розбіжностей перевагу надають положенням підрозділу **4.3**.».

4.3.2.2 Текст пункту викладається в новій редакції: «**4.3.2.2** До пропульсивних двигунів із гребним гвинтом фіксованого кроку та непропульсивних двигунів, що працюють за гвинтовою характеристикою, застосовується випробувальний цикл E3, описаний у таблиці 4.3.2.2.».

Таблиця 4.3.2.4 Назва таблиці замінюється на наступну: «**Таблицю 4.3.2.2 Випробувальний цикл для судового дизельного двигуна, що відповідає положенням пункту 4.3.2.2**.».

4.3.2.3 Текст пункту викладається в новій редакції: «**4.3.2.3** До пропульсивних двигунів, що не працюють із гребним гвинтом фіксованого кроку, включаючи двигуни, встановлені як частина дизель-електричної установки, та до двигунів, що працюють із гребним гвинтом регульованого кроку, застосовується випробувальний цикл E2, описаний у таблиці 4.3.2.3.».

Таблиця 4.3.2.2 Назва таблиці замінюється на наступну: «**Таблицю 4.3.2.3 Випробувальний цикл для судового дизельного двигуна, що відповідає положенням пункту 4.3.2.3***.».

Примітка до таблиці 4.3.2.2* замінюється на Примітку до таблиці 4.3.2.3.

4.3.2.4 Текст пункту викладається в новій редакції: «**4.3.2.4** До непропульсивних двигунів із постійною частотою обертання застосовується цикл D2, описаний у таблиці 4.3.2.4.».

Таблиця 4.3.2.5 Назва таблиці замінюється на наступну: «**Таблицю 4.3.2.4 Випробувальний цикл для судового дизельного двигуна, що відповідає положенням пункту 4.3.2.4**.».

4.3.2.5 Текст пункту викладається в новій редакції: «**4.3.2.5** До непропульсивних двигунів зі змінною частотою обертання, не зазначених вище, застосовується випробувальний цикл C1, описаний у таблиці 4.3.2.5.».

Таблиця 4.3.2.6 Назва таблиці викладається в новій редакції: «**Таблиця 4.3.2.5 Випробувальний цикл для судового дизельного двигуна, що відповідає положенням пункту 4.3.2.5.**».

Таблиці 4.3.2.2, 4.3.2.3, 4.3.2.4 та 4.3.2.5 розміщуються поруч із пунктами, які на них посилаються.

4.3.2.8.1 В тексті пункту вираз «до 70%» замінюється на вираз «до 75%».

4.3.2.8.4 В тексті пункту вираз «які призначені працювати» замінюється на вираз «які не призначені працювати».

До підрозділу додається новий пункт **4.3.3** наступного змісту: «**4.3.3 Максимально допустимі значення викидів у граничній зоні контрольної області перевищення.**».

4.3.3.1 Відомості про межі контрольної області перевищення, що визначаються параметрами потужності або крутного моменту та частоти обертання при 25 % потужності і більше, повинні бути надіслані заявником до Регістру у складі сертифікаційного пакету щодо NO_x. Експлуатація двигуна за межами контрольної області неперевищення в межах граничної зони цієї області дозволяється тільки під час пуску, зупинки, прискорення та уповільнення двигуна, а також набору та скидання навантаження. При цьому експлуатація при потужності нижче 25% та частоті обертання 63% і вище для випробувальних циклів E3, E3 та D2 і при навантаженні нижче 50 % для випробувального циклу C1 дозволяється за умови, що відповідно до вимог **4.2.2.11** буде продемонстровано, що і в цьому випадку застосовується раціональна стратегія контролю викидів.

4.3.3.2 Технічна документація, передбачена пунктом **4.2.3.4**, повинна містити таку додаткову інформацію:

.1 зазначені в **4.3.3.1** граничні параметри потужності або крутного моменту та частоти обертання, в межах яких двигун сертифікується для експлуатації; та

.2 процедура перевірки викидів NO_x на судні повинна включати засоби перевірки того, що двигун працює виключно в межах граничних параметрів потужності або крутного моменту та частоти обертання, зазначених у **4.3.3.1**.

4.3.3.3 На додаток до випробувань на викиди відповідно до **4.3.2** Регістр може на власний розсуд вимагати перевірки до трьох додаткових точок навантаження в межах контрольної зони неперевищення з метою підтвердження дотримання вимог, що висуваються до цієї зони. Точки навантаження, в яких будуть проводитися вимірювання, повинні бути узгоджені заявником та Регістром у рамках розгляду сертифікаційного пакету NO_x. Точкові показники викидів повинні визначатися відповідно до процедур, викладених у підрозділі 4.5 та в обсязі розділу 5 і додатка X Технічного кодексу щодо NO_x, 2008. Для того, щоб отримані таким чином точкові значення могли бути визнані прийнятними, жодне з них не повинно перевищувати відповідного граничного значення викидів у контрольній зоні неперевищення N_{LZ} , визначеній з використанням процедури, наведеної в додатку X до Технічного кодексу з NO_x, 2008.

Точкове значення викидів $\leq$ граничне значення викидів N_{LZ} в даній точці

4.3.3.4 Можуть використовуватися альтернативні методи визначення точкових значень викидів та підтвердження дотримання необхідних параметрів у контрольній зоні неперевищення, якщо регістр визнає їх прийнятними.

4.3.3.5 Для двигунів, що входять до сімейств або груп двигунів, вперше сертифікованих до дати набрання чинності вимогами цього підрозділу, для підтвердження відповідності вимогам цього підрозділу може бути достатньо документації, яку Регістр визнає прийнятною.».

4.4.3.7.5 Текст пункту анулюється.

4.6.2.2.3 В тексті пункту наприкінці підпункту **4.6.2.2.3.15** вираз «або» анулюється, наприкінці підпункту **4.6.2.2.3.16** «.» замінюється на «,», додаються нові підпункти **4.6.2.2.3.17÷4.6.2.2.3.19** наступного змісту: «**.17** перелік ідентифікаційних позначень усіх наявних експлуатаційних профілів двигуна та, якщо це доречно, умови, за яких вони мають використовуватися;

.18 перелік допоміжних пристроїв управління, затверджених для двигуна, та умови експлуатації, за яких ці пристрої використовуються; або

.19 діапазони значень потужності або навантаження та частоти обертання при потужності двигуна вище 25 %, для яких він сертифікований.».

4.6.4.6.2 В тексті пункту вираз «використаний режим навантаження повинний» замінюється на вираз «використовувана точка навантаження повинна».

4.6.4.6.3 В тексті пункту вираз «режиму для навантаження» замінюється на вираз «точок навантаження».

4.6.4.6.3.1 В тексті пункту вираз «режимів навантаження» змінюється на вираз «точок навантаження».

4.6.4.6.3.2 В тексті пункту вираз «один режим навантаження» замінюється на вираз «одна точка навантаження»; вираз «в кожному режимі навантаження» замінюється на вираз «в кожній точці навантаження».

4.6.4.6.4 В тексті пункту вираз «Фактичні режими навантаження» замінюється на вираз «Фактичні точки навантаження».

4.6.4.6.5 В тексті пункту вираз «обраному режимі навантаження» замінюється на вираз «обраної точці навантаження»; вираз «в установленому режимі навантаження» замінюється на вираз «в установленій точці навантаження».

4.6.4.16.1 В тексті пункту вираз «режимами навантаження» замінюється на вираз «точками навантаження».

4.7 Текст підрозділу викладається в новій редакції: **«4.7 Сертифікація існуючого двигуна**

4.7.1 Сертифікація судових дизельних двигунів, встановлених на судах, що перебували на стадії будівництва до 1 січня 2000 року

4.7.1.1 Якщо існуючий двигун повинен відповідати вимогам **3.2.9**, то організація, відповідальна за забезпечення сертифікації щодо викидів, повинна подати заявку до Регістру на сертифікацію.

4.7.1.2 Якщо заявка на погодження схваленого засобу включає вимірювання та розрахунки викидів, то вони повинні здійснюватися відповідно до положень розділу 5 Технічного кодексу щодо NOx 2008 (див. **3.2.9.5**).

4.7.1.3 Повинно бути продемонстровано, що дані про викиди з одного двигуна та про робочі характеристики цього двигуна застосовуються до діапазону двигунів.

4.7.1.4 Затверджений засіб забезпечення відповідності **3.2.9** повинен включати копію документації затвердженого засобу, яка повинна знаходитися при двигуні протягом усього терміну його експлуатації на судні.

4.7.1.5 До документації затвердженого засобу має бути включено опис процедури перевірки двигуна на судні.

4.7.1.6 Після встановлення затвердженого засобу має проводитися огляд відповідно до документації затвердженого засобу.

Якщо цей огляд підтверджує відповідність вимогам, Регістр повинен внести до судового Свідоцтва ЕІАРР відповідні поправки.

4.7.2 Сертифікація двигуна, що пройшов значну модифікацію або сертифікується для ярусу, на який двигун був сертифікований на момент встановлення

4.7.2.1 На додаток до підпунктів **4.2.1.1.4**, **4.3.1.2.2** та **4.4.4.4** необхідно виконати процедури, описані в цьому підрозділі, у разі встановлення судового дизельного двигуна, який:

.1 пройшов значну модифікацію;

.2 повинен бути сертифікований для ярусу, для якого він не був сертифікований на момент встановлення.

4.7.2.2 Якщо інше не обумовлено в цьому підрозділі, слід застосовувати вимоги цієї частини Правил.

4.7.2.3 Процедури, описані в цьому підрозділі, можуть застосовуватися до окремих двигунів або до групи двигунів, представленої базовим двигуном. Для сертифікації сімейства двигунів ці процедури не використовуються.

4.7.2.4 Якщо внаслідок значної модифікації номінальна потужність та/або номінальна частота обертання двигуна змінилися порівняно з вихідними параметрами, паспортну табличку двигуна слід замінити на табличку, що містить актуальну інформацію.

4.7.2.5 При визначенні точок навантаження у відповідному випробувальному циклі повинні дотримуватися положення пункту **4.6.4.6.4**. Потужність у точці 100 % навантаження повинна бути не нижчою за 85 % від номінальної потужності, що має бути передбачено планом випробувань двигуна на викиди. Якщо це значення не може бути досягнуте, то випробування повинно бути відкладено до того часу, коли можна буде досягти рівня потужності не нижче цього значення. Ваговий коефіцієнт випробувального циклу, що проводиться при 100% потужності згідно з 4.3.2, застосовується незалежно від фактичної потужності, що розвивається в даній точці навантаження.

4.7.2.6 У кожній точці навантаження випробувального циклу повинні застосовуватися положення пункту **4.6.4.6.5**, а не пункту **4.5.1.2**, який містить посилання на вимоги підрозділу 5.9 Технічного кодексу щодо NOx 2008.

4.7.2.7 У випробувальному циклі E3, якщо фактична крива характеристики гребного гвинта відрізняється від кривої E3, точка навантаження визначається на основі виміряної потужності двигуна.

4.7.2.8 Вимоги до обладнання для моніторингу параметрів двигуна та стану навколишнього середовища повинні відповідати положенням **4.6.4.5.1**.

4.7.2.9 Коригування показників викидів NOx на вологість і температуру має виконуватися відповідно до **4.6.4.13**.

4.7.2.10 План випробувань двигуна на викиди, підготовлений заявником, повинен бути узгоджений з Регістром до призначення дати таких випробувань.

4.7.2.11 Сертифікація двигуна, що входить до групи двигунів, відповідно до положень цього підрозділу, повинна здійснюватися згідно з процедурами, зазначеними в **4.2.2.2**.

4.7.2.12 Рекомендації щодо сертифікації суднового дизельного двигуна, що зазнав значної модифікації або сертифікується для ярусу, для якого двигун не був сертифікований на момент його встановлення, наведені в додатку II до Технічного кодексу щодо NOx 2008.».

До розділу додається новий підрозділ **4.8** наступного змісту: «**4.8 Двигуни з декількома експлуатаційними профілями**

4.8.1 Можливість використання декількох експлуатаційних профілів двигуна

4.8.1.1 Перемикання між експлуатаційними профілями двигуна на судні за умови дотримання положень цього розділу дозволяється в таких випадках:

.1 під час експлуатації суднового дизельного двигуна, сертифікованого для перемикання між ярусами викидів у процесі роботи;

.2 під час експлуатації суднового дизельного двигуна, який сертифіковано за кількома випробувальними циклами відповідно до **4.3** і експлуатаційний профіль якого може змінюватися в процесі експлуатації залежно від роботи, що виконується двигуном; або

.3 під час експлуатації суднового дизельного двигуна, який сертифіковано на ті самі рівні викидів, на ту саму номінальну потужність, на ту саму номінальну частоту обертання та за тим самим випробувальним циклом, і експлуатаційні профілі якого можуть перемикатися під час роботи.

4.8.1.2 Судновий дизельний двигун, сертифікований відповідно до 4.8.1.1.1 та/або **4.8.1.1.2**, також може перемикатися з одного експлуатаційного профілю на інший під час роботи на певному ярусі та/або в певному режимі (у цих випадках також застосовуються положення **4.8.1.1.3**).

4.8.1.3 Кожен експлуатаційний профіль двигуна повинен бути описаний у технічній документації відповідно до вимог **4.2.3.4** із зазначенням умов, за яких певний експлуатаційний профіль повинен використовуватися, якщо такі умови застосовні.

4.8.2 Сертифікація декількох експлуатаційних профілів двигуна

4.8.2.1 Для суднового дизельного двигуна, на який поширюються положення 4.8.1.1.1, звіт про випробування базового двигуна за кожним із рівнів повинен бути включений до технічної документації відповідно до вимог **4.2.4.1.5**. Величина питомих викидів базового двигуна для кожного з ярусів повинна бути внесена до пункту 1.9.6 додатка до Свідоцтва EIAPP.

4.8.2.2 Для суднового дизельного двигуна, на який поширюються положення пункту **4.8.1.1.2**, звіт про випробування базового двигуна за кожним випробувальним циклом повинен бути включений до технічної документації відповідно до вимог **4.2.4.1.5**. Випробувальні цикли, відповідно до яких було сертифіковано двигун, повинні бути вказані у Свідоцтві EIAPP. Величина питомих викидів базового двигуна для кожного з випробувальних циклів повинна бути вказана у пункті 1.9.6 додатка до Свідоцтва EIAPP.

4.8.2.3 Для суднового дизельного двигуна, на який поширюються положення пункту **4.8.1.1.3**:

.1 протокол випробувань кожного з двигунів, що мають характеристики та властивості базового двигуна, зазначені в розділі 4 Технічного кодексу з NOx 2008, складається для кожного з експлуатаційних профілів відповідно до положень **4.5** цієї частини Правил або розділу 5 Технічного кодексу з NOx 2008. Якщо параметри в тій чи іншій точці режиму однакові для різних експлуатаційних профілів двигуна, їх не потрібно відтворювати в кожному випробувальному циклі. Необхідні випробування не обов'язково повинні проводитися на одному й тому ж зразку двигуна;

.2 величина питомих викидів, визначена відповідно до 5.12.6.1 Технічного кодексу з NOx 2008 для кожного з експлуатаційних профілів двигуна, не повинна перевищувати застосовного граничного значення, зазначеного в **3.2.5, 3.2.6, 3.2.7, 3.2.7.1.1, 3.2.9.4** цієї частини правил або правилі 13 частини VI Конвенції МАРПОЛ;

.3 Величина питомих викидів для базового двигуна з кількома експлуатаційними профілями визначається відповідно до 5.12.6.1 Технічного кодексу щодо NOx 2008 на основі найбільшого значення викидів NOx q_{mgasi} , розрахованого відповідно до 5.12.5.2 Технічного кодексу щодо NOx 2008 для кожної з точок режиму всіх експлуатаційних профілів, для яких двигун має бути сертифікований;

.4 протокол випробувань базового двигуна для кожного з експлуатаційних профілів, для яких двигун повинен бути сертифікований, слід включити до технічної документації, як це передбачено **4.2.4.1.5**, разом із розрахунком величини питомих викидів базового двигуна, що має кілька експлуатаційних профілів;

.5 величина питомих викидів для базового двигуна з декількома експлуатаційними профілями вказується в пункті 1.9.6 додатка до Свідоцтва EIAPP; та

.6 слід заповнити розділ 2.2.1 додатка до Свідоцтва EIAPP, вказавши в ньому, які з двигунів, встановлених на судні, схвалені для роботи з декількома експлуатаційними профілями.»

РОЗДІЛ 5 ПРАВИЛА ІНТЕНСИВНОСТІ ВИКИДІВ ВУГЛЕЦЮ В МІЖНАРОДНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

5.6.2 Текст першого речення доповнюється виразом: «з поправками, прийнятими резолюцією МЕРС.401(83)».

5.6.4 Текст пункту додається виразом «з поправками.».

РОЗДІЛ 7 ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ІНТЕНСИВНІСТЬ ВИКИДІВ ВУГЛЕЦЮ

7.2.2 В тексті пункту вираз «Керівництво по понижуючих коефіцієнтах (Резолюція МЕРС.338(76))» замінюється на вираз: «Керівництво по понижуючим коефіцієнтам до базових ліній експлуатаційної вуглецеємності (Керівництво по понижуючим коефіцієнтам СП, РЗ) (Резолюція МЕРС.338(76) з поправками, прийнятими резолюцією МЕРС.400(83))».

Регістр судноплавства України

**ПРАВИЛА
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН**

Бюлетень №3 змін і доповнень

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