



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 313-04-1321ц

от 03.02.2020

Касательно:

изменений в Руководство по применению положений технического кодекса по контролю выбросов окислов азота из судовых дизельных двигателей, 2018, НД № 2-030101-025

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке и эксплуатации

Дата вступления в силу:

с момента опубликования

Действует до:

Действие продлено до:

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1+5

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к разделам 1 «Общие положения», 2 «Освидетельствование судовых дизельных двигателей на предприятии (изготовителе)», 3 «Применение концепции семейства или группы судовых двигателей на предприятии (изготовителе)», 4 «Техническое наблюдение за проведением испытаний судовых двигателей на предприятии (изготовителе)», 5 «Освидетельствование дизельных двигателей на судне» и 6 «Освидетельствование дизельных двигателей на судне на соответствие нормам выбросов NOx», а также приложениям 2 и 7

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в связи с аннулированием унифицированных интерпретаций МАКО МРС37 – МРС39, МРС41, МРС42, МРС57, МРС62, МРС66, МРС78, МРС79, МРС105, МРС108 – МРС111, МРС113, МРС114, МРС117, МРС118, МРС120, МРС122 и МРС123 (Nov 2019) в Руководство по применению положений технического кодекса по контролю выбросов окислов азота из судовых дизельных двигателей, 2018, НД 2-030101-025 вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Довести содержание настоящего циркулярного письма до сведения инспекторского состава РС, заинтересованных организаций и лиц в регионе деятельности подразделений РС.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствовании судов в постройке и эксплуатации, с момента вступления изменений в силу.

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

пункты 1.3, 2.1.10, 2.2.1, 3.3.10.1, 3.3.10.2, 4.7.2, 4.9.2.1, 5.1.4.1, 5.1.4.6, 5.1.4.8, 5.2.10, 5.2.11, и 6.2.3.2.2

приложение 2: пункт 3.2

Приложение 7: пункт 1.1

Исполнитель: В.В. Кондратьев

313

+7(812)540-43-11

Система «Тезис» № 20-9717

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

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Раздел 1, Глава 1.3	Удалено определение «Изготовитель двигателя» с учетом удаления УИ МАКО МРС78. Введено определение «Двигатель, оборудованный SCR»	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
2	Раздел 2, пункт 2.1.10	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС39 и с учетом п.2.3.4 Технического Кодекса	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
3	Раздел 2, пункт 2.2.1	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС108 – МРС111, МРС113 и МРС114	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
4	Раздел 3, пункт 3.3.10.1	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС57 и с учетом п.4.3.9 Технического Кодекса	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
5	Раздел 3, пункт 3.3.10.2	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС57	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
6	Раздел 4, пункт 4.7.2	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС62 и с учетом п.5.4.3 Технического Кодекса	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
7	Раздел 4, пункт 4.9.2.1	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС66 и с учетом п.5.9.2 Технического Кодекса	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
8	Раздел 5, пункт 5.1.4.1	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС108 – 111, МРС113, МРС114, МРС117, МРС118, МРС120, МРС122 и МРС123	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
9	Раздел 5, пункт 5.1.4.6	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС108 – 111, МРС113, МРС114, МРС117, МРС118, МРС120, МРС122 и МРС123	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
10	Раздел 5, пункт 5.1.4.8	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС105	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
11	Раздел 5, пункт 5.2.10	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС41	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
12	Раздел 5, пункт 5.2.11	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС42	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
13	Раздел 6, пункт 6.2.3.2.2	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС78	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
14	Приложение 2, глава 3.2	Текст удален с учетом удаления УИ МАКО МРС37и МРС38	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020
15	Приложение 7, пункт 1.1	Текст пункта уточнен с учетом удаления УИ МАКО МРС79	313-04-1321ц от 03.02.2020	03.02.2020

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.3 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

1 **Определение** «Изготовитель двигателя» исключается.

2 После определения «Выбросы NO_x» вводится **новое определение** следующего содержания:

«Двигатель, оборудованный системой селективного каталитического восстановления (SCR) для снижения выбросов окислов азота (NO_x) — система, состоящая из судового дизельного двигателя, камеры SCR и системы впрыска восстановителя. Когда установлено устройство контроля эффективности снижения выбросов NO_x, оно также считается частью системы.»

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ (ИЗГОТОВИТЕЛЕ)

3 **Пункт 2.1.10** заменяется следующим текстом:

«**2.1.10** Каждый судовой двигатель должен быть снабжен Техническим файлом. Технический файл должен быть подготовлен Заявителем на сертификацию двигателя, одобрен Регистром по поручению Администрации и должен находиться на судне в течение всего срока службы двигателя.»

4 **Пункт 2.2.1.** Первый абзац заменяется следующим текстом:

«**2.2.1** Для получения международного свидетельства EIAPP заявитель на сертификацию двигателя направляет Регистру, действующему по поручению Администрации, заявку, к которой прилагаются:».

3 ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИЙ СЕМЕЙСТВА ИЛИ ГРУППЫ СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ (ИЗГОТОВИТЕЛЕ)

3.3 ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ КОНЦЕПЦИИ СЕМЕЙСТВА СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

5 **Пункт 3.3.10.1** заменяется следующим текстом:

«**3.3.10.1** Метод выбора базового двигателя для определения выбросов NO_x должен быть предложен изготовителем и одобрен Регистром по поручению Администрации. Метод должен основываться на выборе двигателя, особенности и характеристики которого, известные из экспериментов, создают наиболее высокий удельный средневзвешенный выброс NO_x, г/кВт-ч. Допускается выбор нескольких двигателей для представления семейства.»

6 **Пункт 3.3.10.2** заменяется следующим текстом:

«**3.3.10.2** Выбор базового двигателя для контроля выбросов NO_x должен основываться на выборе двигателя, имеющего самую высокую величину выбросов для применимого испытательного цикла.»

4 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПРОВЕДЕНИЕМ ИСПЫТАНИЙ СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ (ИЗГОТОВИТЕЛЕ) НА СООТВЕТСТВИЕ НОРМАМ ВЫБРОСОВ NO_x

4.7 АНАЛИЗАТОРЫ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОНЦЕНТРАЦИЙ ГАЗОВЫХ КОМПОНЕНТОВ

7 **Пункт 4.7.2** заменяется следующим текстом:

«**4.7.2** Альтернативные системы или анализаторы подлежат одобрению Администрации и могут допускаться для проведения измерений, если они обеспечивают равноценные результаты, что и оборудование упомянутое в пункте 4.7.1. Такие альтернативные системы или анализаторы могут быть применены в соответствии с национальными или международными стандартами, когда они используются для измерения газовых составляющих в отработавших газах, исходя из требований 4.7.1. Определение равноценности должно основываться на расчете повторяемости и воспроизводимости, описанных в ИСО 5725-1 и ИСО 5725-2, или на основе другого подобного признанного стандарта.»

4.9 ПРОВЕДЕНИЕ ИСПЫТАНИЙ

8 **Пункт 4.9.2.1** заменяется следующим текстом:

«**4.9.2.1** Для определения концентраций газообразных компонентов в неразбавленных отработавших газах должна использоваться аналитическая система, использующая анализаторы, указанные в приложении 4.»

5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА СУДНЕ

9 **Пункт 5.1.4.1.** Первый абзац заменяется следующим текстом:

«**5.1.4.1** Если устройство для уменьшения выбросов NO_x должно быть включено в Международное свидетельство EIAPP, то оно должно быть признано компонентом двигателя, и его наличие должно регистрироваться в Техническом файле выбросов судового двигателя. Судовой двигатель, оборудованный системой селективного каталитического восстановления (SCR), должен быть освидетельствован в соответствии с главой 2 Технического Кодекса по NO_x. Процедуры освидетельствования по схеме А или схеме В, в соответствии с Руководством по дополнительным аспектам Технического кодекса по NO_x, в части специальных требований к судовым дизельным двигателям с системами SCR, принятым резолюцией МЕРС.291(71) с поправками в резолюции ИМО МЕРС.313(74), также должны быть применены. При этом следует учитывать УИ МАКО МРС 112, МРС115 и МРС116 (Nov 2015).»

10 **Пункт 5.1.4.6** заменяется следующим текстом:

«**5.1.4.6** Несмотря на изложенное в 5.1.4.3 и 5.1.4.4, двигатель с устройством для уменьшения выбросов NO_x может быть одобрен с учетом Руководства по дополнительным аспектам Технического кодекса по NO_x части специальных требований к судовым дизельным двигателям с системами SCR в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.291(71) с поправками. При этом следует УИ МАКО МРС 112, МРС115 и МРС116, разработанные к этому Руководству.»

11 **Пункт 5.1.4.8** заменяется следующим текстом:

«**5.1.4.8** Метод расчета выбросов, приведенный в 5.1.4.7 является общим применяемым методом, т.е. этот метод относится как к схеме А, так и к схеме В освидетельствования судовых дизельных двигателей, оснащенных системами SCR.»

5.2 ПРАВИЛА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ НА СУДНЕ

12 **Пункт 5.2.10** заменяется следующим текстом:

«**5.2.10** Регистр по поручению Администрации может по своему усмотрению сократить частями или в целом объем освидетельствований на судне, если двигатель имеет Международное свидетельство EIAPP. Однако полное освидетельствование на судне должно быть выполнено, по меньшей мере, для одного цилиндра и/или одного двигателя из семейства или группы, а сокращение проверок может быть допущено только для всех прочих цилиндров и/или двигателей, для которых ожидаются аналогичные характеристики. В качестве альтернативе проверки установленных на двигатель компонентов, Регистр по поручению Администрации может освидетельствовать запасные части, находящиеся на судне, при условии соответствия их установленным компонентам.».

13 **Пункт 5.2.11** заменяется следующим текстом:

«**5.2.11** На рис. 2 и 3 приложения 6 приведены функциональные схемы, иллюстрирующие порядок проведения первоначального освидетельствования, освидетельствования для возобновления свидетельства, ежегодного и промежуточного освидетельствований двигателей на судне. В случае разночтения предпочтение отдается тексту данной главы.».

6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА СУДНЕ НА СООТВЕТСТВИЕ НОРМАМ ВЫБРОСОВ NO_x

14 **Пункт 6.2.3.2.2** заменяется следующим текстом:

«**2** перечень рабочих параметров двигателя, влияющих на величину выбросов NO_x, и/или документация на изменение зависимых от нагрузки рабочих параметров (разрабатывается Заявителем на сертификацию двигателя и одобряется Регистром по поручению Администрации);».

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

3 СВЕДЕНИЯ ОБ ИСПЫТАНИЯХ ДВИГАТЕЛЯ НА СТЕНДЕ

3.2 ИЗМЕРЯЕМЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ИЗМЕРИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

15 **Предпоследний абзац** главы исключается.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ПЕРЕЧЕНЬ ПРОВЕРОК ДЛЯ МЕТОДА СВЕРКИ ПАРАМЕТРОВ ДВИГАТЕЛЯ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

16 **Пункт 1.1** заменяется следующим текстом:

«**1.1** Отдельные параметры двигателя могут быть освидетельствованы различными способами, причем одного из них должно быть достаточно для демонстрации соответствия фактического значения проверяемого параметра его проектному значению. Судовладелец, при поддержке заявителя сертификации двигателя может выбрать применимый метод, одобренный Регистром по поручению Администрации.».