

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

**ПРАВИЛА
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ
З СУДЕН**

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



Київ 2024

**Регістр судноплавства України.
Правила запобігання забрудненню з суден**

Це видання Правил запобігання забрудненню з суден підготовлене на основі їх видання 2020р., з врахуванням змін і доповнень, включених у Бюлетені змін і доповнень №1 (2022р.), №2 (2023р.), до Циркулярного листа №31.7-513 від 13.04.2023р. Також враховані застосовні резолюції Міжнародної морської Організації (ІМО), прийняті сесіями Комітету з захисту морського середовища (КЗМС) по 80 включно та відповідні поправки до Міжнародної Конвенції МАРПОЛ 73/78/97, а саме:

- Резолюції ІМО: МЕРС.359(79), МЕРС.360(79), МЕРС.361(79), МЕРС.362(79), МЕРС.363(79), МЕРС.364(79), МЕРС.365(79), МЕРС.366(79), МЕРС.367(79), МЕРС.368(79), МЕРС.369(80), МЕРС.370(80), МЕРС.371(80), МЕРС.372(80), МЕРС.373(80), МЕРС.374(80), МЕРС.375(80), МЕРС.376(80), МЕРС.377(80), МЕРС.378(80), МЕРС.379(80), МЕРС.380(80), МЕРС.381(80), МЕРС.382.(80), а також:

враховані зауваження користувачів діючих Правил по запобіганню забрудненню з суден.

Правила запобігання забрудненню з суден Регістра судноплавства України затверджені згідно з діючим положенням і вступають в силу з 01.01.2025 року.

Правила публікуються українською та англійською мовами. У разі розбіжностей між текстами українською та англійською мовами та сумнівів щодо тлумачення Правил текст українською мовою переважатиме.

**Офіційне видання
Регістр судноплавства України**

© Регістр судноплавства України, 2024

ЗМІНИ

Це видання Правил запобігання забрудненню з суден видання 2024 року, порівняно з їх виданням 2020 року містить такі зміни і доповнення:

Розділи\підрозділи\пункти що змінюються	Інформація про зміни	Підстава для внесення змін	Дата вступу в силу
1	2	3	4
Загальні положення 1.6, 2.1, 4.5	Бюл. №1 від 01.01.2022	Резол.ІМО МЕРС.314(74), МЕРС.316(74), МЕРС.317(74)	01.01.2022
Частина I 1.2.50, 1.6.2.2, 3.1.12.3.1, 2.1.3.1	Бюл. №2 від 01.08.2023	Резол. ІМО: МЕРС.329(76), МЕРС.343(78)	01.08.2023

ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З СУДЕН

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1 Ці Правила запобігання забрудненню з суден, надалі Правила, застосовуються до суден, класифікованих за Правилами класифікації та побудови морських суден, суден, класифікованих за Правилами класифікації та побудови суден змішаного плавання, на відповідність вимогам додатків до Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78/97 і резолюцій ІМО з урахуванням уніфікованих інтерпретацій (УІ) ІМО і МАКТ.

Положення частини **I** «Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою» застосовуються до плавучих установок, класифікованих за Правилами класифікації, побудови та обладнання плавучих бурових установок (ПБУ) і морських стаціонарних платформ (МСП), згідно з **1.6.7** частини **V** «Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню атмосфери», за виключенням зазначеного в **5.1.2.1** цієї частини, і частини **VI** «Вимоги до протиобростаючих систем» поширюються у повному обсязі на плавучі бурові установки і морські стаціонарні платформи, класифіковані за Правилами класифікації, побудови та обладнання плавучих бурових установок і морських стаціонарних платформ.

Правила поширюються на судна у побудові у повному обсязі вимог відповідних частин цих Правил.

До суден в експлуатації ці Правила застосовуються в обсязі, визначеному окремими положеннями відповідних частин Правил і відповідними національними документами.

1.2 Оснащення суден, не зазначених в **1.1**, для виконання вимог щодо запобігання забрудненню моря визначається вимогами Правил, за якими судно було побудоване, будується або проектується.

1.3 Поправки до Додатків Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78/97, прийняті після розроблення цих Правил і Бюлетенів до них і не враховані в них, застосовуються до суден, зазначених в **1.1**, згідно положень поправок.

1.4 Відповідно до статті 4 Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78/97 будь-яке порушення вимог цієї Конвенції, де б воно не відбувалося, зокрема, в місці, що знаходиться під юрисдикцією сторони Конвенції, включаючи територіальні моря, забороняється.

1.5 На судна, що експлуатуються в особливо вразливих морських районах, під час призначення району захисних заходів, як то: статусу Особливого району відповідно до Додатків I, II, IV або V, або контролю викидів згідно з Додатком VI до МАРПОЛ 73/78/97, або застосування до цих суден спеціальних обмежень щодо скидання, ці Правила поширюються в частині застосованих положень частин Правил щодо відповідних захисних заходів, встановлених резолюцією ІМО за призначенням цього особливо вразливого району моря.

2 ВИЗНАЧЕННЯ І ПОЯСНЕННЯ

Визначення і пояснення, що стосуються до загальної термінології Правил, наведені в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності.

2.1 В цих Правилах прийняті наступні визначення:

Адміністрація – уряд держави, за повноваженнями якого експлуатується судно. Відносно судна, що має право плавати під прапором будь-якої держави, Адміністрацією є уряд цієї держави. Відносно стаціонарних або плавучих платформ, зайнятих розвідкою і розробкою поверхні та надр морського дна, що прилягають до берега, над якими прибережна держава здійснює суверенні права в цілях розвідки і розробки їх природних ресурсів, Адміністрацією є уряд відповідної прибережної держави.

Бортовий танк – будь-який танк, прилеглий до бортової обшивки судна.

Валова місткість – валова місткість, розрахована відповідно до правил обміру суден, як зазначено в Додатку 1 до Міжнародної конвенції про обмір суден 1969 року або в будь-якій наступній конвенції.

В дорозі – означає, що судно прямує в морі по курсу або курсах, що включають відхилення від найкоротшого прямого маршруту, наскільки це практично можливо для цілей навігації.

Водотоннажність судна порожнем – водотоннажність судна в тонах без вантажу, палива, мастил, баластної, прісної і живильної води в танках, витратних матеріалів, харчів, екіпажу, пасажирів та їх багажу.

Дедвейт (DW) – різниця в тонах між водотоннажністю судна у воді, що має щільність 1,025т/м³, по вантажну ватерлінію, при назначеній висоті літнього надводного борту, і водотоннажністю судна порожнем.

Довжина (L) – довжина, яка дорівнює 96% повної довжин судна по ватерлінії, що проходить на висоті, яка дорівнює 85% найменшої теоретичної висоти борту, вимірної від верхньої кромки кіля, або довжин судна від передньої кромки форштевня до осі балера керма по тій же ватерлінії, якщо ця довжина більша. На судах, спроектованих із диферентом, ватерлінія, по якій вимірюється їх довжина, повинна бути паралельна конструктивній ватерлінії. Довжина (L) вимірюється в метрах.

Електронний журнал операцій - пристрій або система, які схвалені Адміністрацією з урахуванням положень резолюції ІМО МЕРС.312(74), і використовується для ведення записів в електронній формі про скидання, перекачування та інші операції, як це вимагається Додатками I, II, V і VI до МАРПОЛ і Технічним кодексом по NO_x, на заміну 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).

Значне переобладнання – переобладнання судна, при якому:

суттєво змінюються розміри або вантажомісткість судна; або

змінюється тип судна; або

значно продовжується, на думку Регістру судноплавства України*, термін служби судна; або судно змінюється іншим чином, ніж зазначено, проте в такому обсязі, що якби воно було новим, то підпадало б під дію відповідних положень Правил, які раніше до переобладнання судна не застосовувалися.

Примітка: *Далі по тексту – Регістр.

Комітет (МЕРС) – Комітет по захисту морського середовища (КЗМС) Організації.

Мідель судна – середина довжини судна (L).

Міжнародний рейс – морський рейс судна, , під час якого судно під прапором однієї держави заходить у порт, на судноверф або у віддалений термінал, що знаходиться під юрисдикцією іншої держави, або із них.

Найближчий берег – вираз «від найближчого берега» означає від вихідної лінії, від якої, згідно міжнародного права, відраховуються територіальні води відповідної території з урахуванням лінії, числові значення відповідних координат якої наведені в Додатках I, II, IV і V до Конвенції МАРПОЛ 73/78/97.

Носовий і кормовий перпендикуляри – вертикальні лінії в діаметральній площині, які проходять через носовий і кормовий кінці довжини судна (L).

Організація – Міжнародну морську організацію (ІМО).

Особливо уразливий район моря (ОУРМ) – район, що потребує особливого захисту з боку Організації через його важливість за визнаними характерними ознаками екологічної, соціально-економічної або наукової властивості, у випадках, коли такі ознаки можуть бути уразливі під впливом міжнародної діяльності на морі. Під час призначення такого району, відповідні захисні заходи мають бути прийняті або схвалені Організацією, як заходи задля попередження, зниження або обмеження загрози чи уразливості. Інформація по ОУРМ міститься на сайті www.imo.org .

Портовий плавзасіб – самохідний або не самохідний плавучий засіб, який експлуатується в межах акваторії порту (плавучий док, плавкран, дебаркадер, плавмайстерня, гуртожиток, брандвахта та інші плавзасоби, за винятком нафтоналивних, а також збирачів нафтовмісних і стічних вод і сміття). За погодженням з Регістром до зазначених плавзасобів можуть бути віднесені судна обмеженого району плавання **R3** за умови зберігання на борту всіх нафтовмісних вод, нафтових залишків, стічних вод і сміття з наступним здаванням їх у приймальні споруди.

Побудоване судно – судно, киль якого закладений або яке знаходиться у подібній стадії побудови.

Подібна стадія побудови – означає стадію, на якій:

- розпочате будівництво, яке можна ототожнити з певним судном; або
- розпочате збирання цього судна, причому маса використаного матеріалу становить принаймні 50 тон або один відсоток розрахункової маси матеріалу усіх корпусних конструкцій, дивлячись по тому, що менше.

Скидання – будь-яке скидання з судна шкідливих речовин або стоків, які утримують такі речовини, якими б причинами воно не було викликане, включаючи будь-який витік, злив, видалення, розлив, протікання, відкачування, виділення або спорожнювання. Скиданням не вважається скид в значенні, передбаченому Конвенцією по запобіганню забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів, яка була укладена в Лондоні в листопаді 1972 року, а саме:

- будь-яке навмисне видалення в море відходів або інших матеріалів з суден, літаків, платформ або штучно споруджених у морі конструкцій;
- будь-яке навмисне затоплення в морі суден, літаків, платформ або штучно споруджених в морі конструкцій;
- викид шкідливих речовин, який відбувається безпосередньо внаслідок розвідки, розробки і пов'язаних з ними процесів обробки в морі мінеральних ресурсів морського дна;
- викид шкідливих речовин для проведення правомірних наукових досліджень із зменшення або обмеження забруднення.

Сторона Конвенції (далі в тексті «Сторона») – уряд держави, який зобов'язується дотримуватись положень Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколами 1978 року і 1997 року, і тих Додатків до неї, які для них обов'язкові, з метою запобігання забрудненню морського середовища шляхом скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини, в порушення зазначеної Конвенції.

Судно – означає судно, яке експлуатується в морському середовищі, будь-якого типу і включає судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, стаціонарні або плавучі платформи, плавучі установки для зберігання ПУЗ (FSUs), а також плавучі установки для виробництва, зберігання та вивантаження ПУВЗВ (FPSOs).

Судна категорії A і B – судна, спроектовані для експлуатації в полярних водах, визначення яким наведено у 2.1 і 2.2 Вступу до Міжнародного кодексу для суден, що експлуатуються в полярних водах (Полярного кодексу), прийнятому резолюціями ІМО MSC.385(94) та MEPC.264(68) та в **2.2.3.1** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

Судно, поставлене 31 грудня 1979 року або до цієї дати – означає судно:

- контракт на побудову якого укладений 31 грудня 1975 року або до цієї дати; або
- киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови 30 червня 1976 року або до цієї дати за відсутності контракту на його побудову; або
- поставка якого здійснюється 31 грудня 1979 року або до цієї дати; або
- яке було піддане значному переобладнанню на дату укладення контракту або початку будівельних робіт або закінчення цих робіт, або до цих дат, що відповідають вищезазначеним датам у разі побудови відповідно.

Судно, поставлене після 31 грудня 1979 року – означає судно:

- контракт на побудову якого укладений після 31 грудня 1975 року; або
- киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови після 30 червня 1976 року за відсутності контракту на його побудову; або
- поставка якого здійснюється після 31 грудня 1979 року; або
- яке було піддане значному переобладнанню після дат укладення контракту або початку будівельних робіт або закінчення цих робіт, або до цих дат, що відповідають вищезазначеним датам у разі побудови відповідно.

Судно, поставлене 1 серпня 2010 року або після цієї дати – означає судно:

- контракт на побудову якого укладений 1 серпня 2007 року або після цієї дати; або
- киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови 1 лютого 2008 року після цієї дати за відсутності контракту на його побудову; або
- поставка якого здійснюється 1 серпня 2010 року або після цієї дати; або
- яке було піддане значному переобладнанню:
 - за контрактом, укладеному після 1 серпня 2007 року; або
 - будівельні роботи на якому розпочаті після 1 лютого 2008 року за відсутності контракту на його переобладнання; або
 - яке закінчене після 1 серпня 2010 року.

Ширина (В) – для суден з металеву обшивкою найбільша ширина судна, виміряна на міделі до теоретичних обведень шпангоутів, а для суден з обшивкою із будь-якого іншого матеріалу, до зовнішньої поверхні обшивки корпусу. Ширина (В) вимірюється в метрах.

Шкідлива речовина – будь-яка речовину, яка у разі потрапляння у море здатна створити небезпеку для здоров'я людей, завдати шкоду живим ресурсам, морській флорі і фауні, погіршити умови відпочинку або завадити іншому правомірному використанню моря і включає будь-яку речовину, яка попадає під дію цих Правил.

2.2 В цих Правилах прийняті такі пояснення:

МАРПОЛ 73/78/97 – Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден 1973 року, змінена Протоколами 1978 року і 1997 року до неї, з урахуванням поправок, прийнятих Комітетом по захисту морського середовища Міжнародної морської організації (ІМО), далі за текстом – Конвенція МАРПОЛ.

Правила – це Правила запобігання забрудненню з суден, що складаються із наступних частин:

- I – Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою;
- II – Вимоги до конструкції суден, їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом;
- III – Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню стічними водами;
- IV – Вимоги щодо запобігання забрудненню сміттям.
- V – Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню атмосфери.
- VI – Вимоги до протиобростаючих систем.
- VII – Вимоги до обладнання суден на відповідність знакам **ЕСО** і **ЕСО-S** у символі класу.
- VIII – Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій в морі.

3 ОГЛЯДИ СУДЕН

3.1 Первісні, періодичні (щорічні, проміжні і чергові) і позачергові огляди суден повинні проводитися відповідно до викладеного в:

Правилах огляду суден (ПОС);

Правилах по технічному нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів (ПТНП);

Керівництві по огляду морських суден в експлуатації (КОМСЕ).

3.2 Ці Правила розглядають положення по огляду суден для забезпечення їх відповідності вимогам Конвенції МАРПОЛ 73/78/97 і видачі відповідних Міжнародних свідоцтв щодо запобігання забрудненню навколишнього середовища для суден, що здійснюють міжнародні рейси.

Для суден, що здійснюють внутрішні (каботажні) рейси, вимоги цих Правил поширюються на огляд суден для видачі відповідних «Свідоцтв...» Регістру.

4 ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

4.1 До початку побудови судна Регістру повинна бути подана на розгляд і схвалення проектна технічна документація, яка містить достатній обсяг відомостей, які підтверджують виконання вимог Правил стосовно даного судна.

4.2 Склад проектної технічної документації зазначений у **4.2.15.1** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

4.3 Склад технічної документації на обладнання, пристрої і матеріали, що вимагаються частинами I - VIII цих Правил, указаний у відповідних розділах цих частин.

4.4 До початку переобладнання судна Регістру повинна бути надана на розгляд і схвалення технічна документація щодо систем і/або обладнанню, які підлягають заміні або переобладнанню.

4.5 Додатково на судні також має бути:

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

.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

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1.1 Ця частина Правил поширюється на конструкцію суден, їх обладнання, пристрої і системи, призначені для запобігання забрудненню моря нафтою.

1.1.2 Вимоги цієї частини Правил поширюються на всі судна в побудові, зазначені в **1.1** частини «Загальні положення» цих Правил, а також на судна в експлуатації у випадках, коли це обумовлено в тексті цієї частини Правил.

1.1.3 Застосування обладнання, пристроїв, матеріалів і приладів, що відрізняються від необхідних згідно з цією частиною Правил, допускається відповідно до вимог пункту **1.3.4** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

1.2 ВИЗНАЧЕННЯ І ПОЯСНЕННЯ

Визначення і пояснення, які стосуються до загальної термінології Правил, наведені в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності та у розділі **2** частини «Загальні положення» цих Правил.

У цій частині Правил прийняті наступні визначення:

.1 Бортовий танк – будь-який танк, що прилягає до бортової обшивки судна.

.2 Дренаж і витік нафти – нафта, що містиця в дренажних водах нафтових ємностей, або, що утворюється в результаті різного роду протікань обладнання машинних приміщень.

.3 Рідке паливо – важкі дистилати або залишки сирої нафти, або суміші таких матеріалів, призначені для використання як паливо для виробництва теплоти або енергії, якість яких еквівалентна специфікаціям, прийнятним для ІМО.

.4 Значне переобладнання – визначення, зазначене в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, для цілей цієї частини Правил необхідно застосовувати з таким доповненням:

.4.1 Незважаючи на положення цього визначення:

– переобладнання нафтового танкера дедвейтом 20000 тон і більше, поставленого 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, що застосовується з метою його відповідності вимогам **3.1.1** і **3.1.2**, не розглядається як зазначене для цілей цієї частини; і

– переобладнання нафтового танкера, поставленого до 6 липня 1996 року, як він визначений у правилі **1.2.20**, що виконується для того, щоб він відповідав вимогам **3.1.3** або **3.1.4**, не розглядається як значне для цілей цієї частини Правил.

.4.2 Дедвейт, який використовується для визначення застосовності положення цієї частини, є дедвейтом, призначеним нафтовому танкеру під час призначення вантажної марки. Якщо вантажна марка перепризначається з метою зміни дедвейту без зміни конструкції судна, будь-які істотні зміни дедвейту, що впливають із такого перепризначення, не повинні тлумачитися як «значне переобладнання». Проте, у Міжнародному свідоцтві щодо запобігання забрудненню нафтою (Свідоцтво ІОРР) повинний вказуватися тільки один дедвейт, і це Свідоцтво повинне поновлюватися у разі кожного перепризначення вантажної марки.

.4.3 Якщо танкер для сирої нафти дедвейтом 40000 тон і більше, поставлений 1 червня 1982 року або після цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, що задовольняє вимогам до системи миття сирою нафтою, змінює своє призначення для перевезення нафтопродуктів, необхідне переобладнання танків СВТ або танків SBT (див. **1.6.5.2**) і переоформлення Свідоцтва ІОРР. Таке переобладнання не повинне розглядатися як «значне переобладнання».

.4.4 Коли нафтовий танкер, який використовується винятково для зберігання нафти, потім використовується для перевезення нафти, така зміна функції не визначається як «значне переобладнання».

.4.5 Переобладнання існуючого нафтового танкера в комбіноване вантажне судно або зменшення довжини танкера шляхом видалення поперечної секції вантажних танків є «значним переобладнанням».

.4.6 Переобладнання існуючого нафтового танкера в танкер з ізолюваним баластом шляхом додавання поперечної секції танків, є «значним переобладнанням» тільки тоді, коли вантажомісткість танкера збільшується.

.4.7 Коли судно, побудоване як судно для перевезення масових вантажів, експлуатується винятково в перевезеннях масових вантажів, його можна визначати як судно, що не є нафтовим танкером. Перехід такого судна з перевезень масових вантажів до перевезень нафти не є «значним переобладнанням».

.5 *Ізолюваний баласт* – означає водяний баласт, прийнятий у танк, що повністю відділений від нафтової вантажної та нафтової паливної систем і призначений тільки для перевезення баласту або баласту чи вантажів, що не є нафтою або шкідливими рідкими речовинами, визначеними у додатках до цих Правил.

.6 *Індикація млн⁻¹* – є відображенням на екрані числової шкали попереджувального сигналізатора на 15млн⁻¹.

.6.1 *Мільйонні частки (млн⁻¹)* – означає частини нафти на мільйон частин води по обсягу.

.7 *Інсінератори нафтовмісних осадів* – означають системи, що використовуються для спалювання нафтовмісних осадів, які утворюються на суднах.

.8 *Комбіноване судно* – означає судно, призначене для перевезення або нафти наливом, або твердих вантажів.

.9 *Малий нафтовий паливний танк* – означає нафтовий паливний танк максимальної індивідуальної місткості не більше 30м³.

.10 *Маніфольд* – означає трубопровідний пристрій з арматурою, розташований на палубі судна і призначений для здійснення вантажних і бункерувальних операцій.

.11 *Миттєва інтенсивність скидання нафти* – означає інтенсивність скидання нафти в літрах за годину в будь-який момент, ділена на швидкість у вузлах на той же момент.

.12 *Нафтопродуктовоз* – означає нафтовий танкер, зайнятий у перевезенні нафти, іншої, ніж сира нафта.

.12.1 *Нафтопродукт* – означає будь-яку нафту, іншу, ніж сира нафта.

.13 *Нафтовмісна суміш* – означає суміш із будь-яким вмістом нафти.

.14 *Нафтовмісні відходи* – означають нафтові залишки (нафтовмісні осадки) і нафтовмісні трюмні води.

.14.1 *Нафтові залишки (нафтовмісні осадки)* – означають залишковий відпрацьований нафтовий продукт, що утворюється за нормальної експлуатації судна в результаті сепарації (пурифікації) рідкого палива або мастила головних і допоміжних двигунів; відсепаровані нафтовмісні відходи сепаратора нафтовмісних трюмних вод або фільтруючого обладнання, або непридатна нафта чи нафтопродукти, зібрані від витоків у піддонах, і відпрацьоване гідравлічне масло та мастило.

.14.2 *Нафтовмісні трюмні води* – означають води, які накопичилися у збірних колодязях або на настилі другого дна в результаті експлуатаційного витоків із трубопроводу або технічного обслуговування в машинних приміщеннях, які можуть бути забруднені нафтою.

.15 *Нафтовий танкер** – означає судно побудоване або пристосоване головним чином для перевезення нафти наливом у своїх вантажних приміщеннях. Нафтовим танкером також є комбіноване судно та будь-який «танкер для перевезення шкідливих рідких речовин (ШПР)», визначення якого наведено в частині II цих Правил, і будь-який газозов, згідно з визначенням у правилі 3.20 глави II-1 Міжнародної Конвенції СОЛАС 1974/88 (з поправками), якщо він перевозить як вантаж або частину вантажу нафту наливом.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

Примітка: * Плавучі установки для виробництва, зберігання і вивантаження – ПУВЗВ (FPSOs) і плавучі установки для зберігання – ПУЗ (FSUs) не є нафтовими танкерами і не призначені для перевезення нафти, крім випадків, коли між державою прапора і відповідною прибережною державою укладена спеціальна угода про разові перевезення добутої нафти в порт у разі виняткових і виключних обставин.

.16 Нафтовий танкер для сирової нафти – означає нафтовий танкер, для перевезення сирової нафти.

.17 Щорічна дата – означає число і місяць кожного року, які відповідають даті закінчення строку дії Міжнародного свідоцтва по запобігання забрудненню нафтою (IOPP).

.18 Нафтовий танкер, поставлений 1 червня 1982 року або до цієї дати – означає нафтовий танкер:

.18.1 контракт на побудову якого укладений 1 червня 1979 року або до цієї дати; або

.18.2 киль якого закладений або який знаходиться на подібній стадії побудови 1 січня 1980 року або до цієї дати при відсутності контракту на його побудову; або

.18.3 поставка якого здійснюється 1 червня 1982 року або до цієї дати; або

.18.4 який піддався значному переобладнанню:

– за контрактом, укладеним 1 червня 1979 року і чи до цієї дати; або

– роботи з побудови якого почато 1 січня 1980 року або до цієї дати при відсутності контракту на переобладнання; або

– побудову якого закінчено 1 червня 1982 року або до цієї дати.

.19 Нафтовий танкер, поставлений після 1 червня 1982 року – означає нафтовий танкер:

.19.1 контракт на побудову якого укладений після 1 червня 1979 року; або

.19.2 киль якого закладений або який знаходиться на подібній стадії побудови після 1 січня 1980 року при відсутності контракту на його побудову; або

.19.3 поставка якого здійснюється після 1 червня 1982 року; або

.19.4 який піддався значному переобладнанню:

– за контрактом, укладеному після 1 червня 1979; або

– роботи з побудови якого почато після 1 січня 1980 року при відсутності контракту на переобладнання; або

– яке закінчене після 1 червня 1982 року.

.20 Нафтовий танкер, поставлений до 6 липня 1996 року – означає нафтовий танкер:

.20.1 контракт на побудову якого укладений до 6 липня 1993 року; або

.20.2 киль якого закладений або який перебуває в подібній стадії побудови до 6 січня 1994 року при відсутності контракту на його побудову; або

.20.3 поставка якого здійснюється до 6 липня 1996 року; або

.20.4 який піддався значному переобладнанню:

– за контрактом, укладеним до 6 липня 1993; або

– будівельні роботи з якого початі до 6 січня 1994 року при відсутності контракту на переобладнання; або

– яке закінчене до 6 липня 1996 року.

.21 Нафтовий танкер, поставлений 6 липня 1996 року або після цієї дати – означає нафтовий танкер:

.21.1 контракт на побудову якого укладений 6 липня 1993 року або після цієї дати; або

.21.2 киль якого закладений або який перебуває в подібній стадії побудови 6 січня 1994 року або після цієї дати при відсутності контракту на його побудову; або

.21.3 поставка якого здійснюється 6 липня 1996 року або після цієї дати; або

.21.4 який піддався значному переобладнанню:

- за контрактом, укладеним 6 липня 1993 року або після цієї дати;
- будівельні роботи з якого початі 6 січня 1994 року або після цієї дати при відсутності контракту на переобладнання; або
- яке закінчене 6 липня 1996 року або після цієї дати.

.22 *Нафтовий танкер, поставлений 1 лютого 2002 року або після цієї дати* – означає нафтовий танкер:

- .22.1** контракт на побудову якого укладений 1 лютого 1999 року або після цієї дати; або
- .22.2** киль якого закладений або який перебуває в подібній стадії побудови 1 серпня 1999 року або після цієї дати при відсутності контракту на його побудову; або
- .22.3** поставка якого здійснюється 1 лютого 2002 року або після цієї дати; або
- .22.4** який піддався значному переобладнанню:
 - за контрактом, укладеному 1 лютого 1999 року або після цієї дати;
 - будівельні роботи з якого початі 1 серпня 1999 року або після цієї дати при відсутності контракту на переобладнання; або
 - яке закінчене 1 лютого 2002 року або після цієї дати.

.23 *Нафтовий танкер, поставлений 1 січня 2010 року або до цієї дати* – означає нафтовий танкер:

- .23.1** контракт на побудову якого укладений 1 січня 2007 року або після цієї дати; або
- .23.2** киль якого закладений або який перебуває в подібній стадії побудову 1 липня 2007 року або після цієї дати при відсутності контракту на його побудову; або
- .23.3** поставка якого здійснюється 1 січня 2010 року або після цієї дати; або
- .23.4** який піддався значному переобладнанню:
 - за контрактом, укладеному 1 січня 2007 року або після цієї дати;
 - будівельні роботи з якого початі 1 липня 2007 року або після цієї дати при відсутності контракту на переобладнання; або
 - яке закінчене 1 січня 2010 року або після цієї дати.

.24 *Нафтовий танкер категорії 1* – означає нафтовий танкер дедвейтом 20000 т і більше, що перевозить як вантаж сиру нафту, рідке паливо, важке дизельне паливо або мастило; і дедвейтом 30000 т і більше, що перевозить нафту, іншу ніж зазначена вище, що не відповідає вимогам **1.2.19** щодо нафтових танкерів, поставлених після 1 червня 1982 року.

.25 *Нафтовий танкер категорії 2* – означає нафтовий танкер дедвейтом 20000 т і більше, що перевозить як вантаж сиру нафту, рідке паливо, важке дизельне паливо або мастило; і дедвейтом 30000 т і більше, що перевозить нафту, іншу ніж зазначена вище, що відповідає вимогам щодо нафтових танкерів, поставлених після 1 червня 1982 року, як вони визначені в **1.2.19**.

Кожний нафтовий танкер 2 категорії повинний бути обладнаний танками ізольованого баласту із захисним розташуванням.

.26 *Нафтовий танкер категорії 3* – означає нафтовий танкер дедвейтом 5000т і більше, але менше, ніж нафтовий танкер категорії 1 або 2.

.27 *Нафтовий паливний танк* – означає танк, у якому перевозиться нафтове паливо, за виключенням танків, які не могли б містити нафтове паливо при нормальній роботі, , зокрема, переливні танки.

.28 *Нафтове паливо* – означає будь-яку нафту, яка використовується як паливо для головних двигунів і допоміжних механізмів судна, на борту якого така нафта заходиться.

.29 Нафта – означає нафту в будь-якому вигляді, включаючи сиру нафту, рідке паливо, нафтові залишки, нафтовмісні осади і очищені нафтопродукти, що не є нафтохімічними речовинами, що підпадають під дію частини II Правил, а також включає, не обмежуючи загального характеру вищезазначеного, речовини, перераховані в Додатку до цієї частини.

.30 Нафта важких сортів :

– сира нафта щільністю при 15°C більше 900кг/м³;

– нафта, крім сирової нафти, щільністю при 15°C більше 900кг/м³ або з кінематичною в'язкістю при 50°C більше 180мм²/с; або

– бітум, смола і їхні емульсії.

.31 Обладнання щодо запобігання забрудненню – означає обладнання щодо запобігання забрудненню, установлене на судні відповідно до Конвенції МАРПОЛ 73/78/97*.

.32 Обсяги і площі – на судні у всіх випадках розраховуються по теоретичних обводах.

.33 Особливий район – означає морський район, де за визнаних технічних причин, що стосуються його океанографічних і екологічних умов і специфіки судноплавства, до якого необхідне прийняття особливих обов'язкових методів запобігання забрудненню моря нафтою.

Для цілей цих Правил особливими районами є райони, зазначені в правилі 1.11 Додатку I до Конвенції МАРПОЛ.

.34 Відстійний танк – означає будь-який танк, спеціально призначений для збирання залишків з танків, промивної води та інших нафтовмісних сумішей.

.35 Судно побудоване – означає судно, киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови.

Подібна стадія побудови – означає стадію, на якій:

.1 почате будівництво, яке можна ототожнити з певним судном; і

.2 почате складання цього судна, причому маса використаного матеріалу становить, щонайменше, 50 тон або один відсоток розрахункової маси матеріалу всіх корпусних конструкцій, дивлячись по тому, що менше.

.36 Попереджувальний сигналізатор на 15млн⁻¹ – означає прилад, що сигналізує про уміст нафти в скиданні більше 15млн⁻¹.

.37 Проникність приміщення – означає відношення обсягу приміщення, що може бути заповнене водою, до повного обсягу даного приміщення.

.38 Суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ – означає сукупність технічних засобів, за допомогою яких концентрація нафтопродуктів в очищеній воді доводиться до встановленого показника (15млн⁻¹).

.39 Сира нафта – означає будь-яку рідку суміш вуглеводнів, що зустрічаються в природному стані під поверхнею землі та, незалежно від того, піддана вона обробці чи ні з метою зробити її придатною для транспортування, у яку входять:

– сира нафта, з якої могли бути вилучені деякі дистилати;

– сира нафта, до якої могли бути додані деякі дистилати.

.40 Танк – означає закрите приміщення, утворене постійними елементами конструкції судна і призначене для перевезення рідини наливом.

.41 Танк нафтовмісних трюмних вод – означає танк для збирання і накопичення нафтовмісних трюмних вод, перш ніж їх скинути, передати або видалити.

.42 Танк(и) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) – означає танк(и), що містить (що збирає) нафтові залишки (нафтовмісні осади) з будь-якого обладнання або танка, з якого нафтові залишки (нафтовмісні осади) можуть бути видалені безпосередньо через стандартне зливальне з'єднання або

будь-яке схвалене обладнання, призначене для видалення нафтових залишків (нафтовмісних осадів), такі як інсинератор нафтових залишків (нафтовмісних осадів), котли або підігрівачі термальності рідини, придатні для спалювання нафтових залишків (нафтовмісних осадів), або інше схвалене пристосування, призначене для видалення.

.43 Важке дизельне паливо – означає суднове дизельне паливо, за винятком тих дистилатів, з яких більше 50% по обсягу, дистилується за температури не більше 340°C при випробуванні методом, прийнятним для ІМО.

.44 Пристрій автоматичного припинення скидання – означає пристрій, який використовується, якщо це застосовно, для автоматичного припинення будь-якого скидання за борт нафтовмісної суміші, у разі перевищення вмісту нафти у стоці 15млн⁻¹.

.45 Центральний танк – означає будь-який танк, розташований між поздовжніми перегородками.

.46 Чистий баласт – означає баласт у танку, який після останнього перевезення в ньому нафти, був очищений таким чином, що стік із цього танка, скинутий з нерухомого судна у чисту спокійну воду при ясній погоді, не спричиняє появи видимих слідів нафти на поверхні води або на прилеглому побережжі або утворення нафтовмісних осадів або емульсії під поверхнею води або на прилеглому узбережжі. Якщо скидання баласту виконується через схвалену Регістром систему автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти, то показники такої системи про те, що вміст нафти в стоці, що скидається, не перевищує 15млн⁻¹, приймаються як доказ чистоти баласту незалежно від наявності видимих слідів.

.47 Біопаливо – означає етиловий спирт, метилові ефіри жирних кислот (FAME), рослинні масла (тригліцериди) і алкани (C10-C26), лінійні і розгалужені з температурою спалаху 60°C і менше або більше 60°C, як це визначено в розділах 17 і 18 Міжнародного кодексу по хімовозам (МКХ) і які призначені для змішування з нафтопродуктами та можуть перевозитися як суміші відповідно до циркуляру МЕРС.1/Circ.761/Rev.1.

.48 Судна категорії А і В – судна, спроектовані для експлуатації в полярних водах, визначення яким наведене у 2.1 і 2.2 Вступу до Міжнародного кодексу для суден, що експлуатуються в полярних водах (Полярного кодексу), прийнятому резолюціями ІМО MSC.385(94) та МЕРС.264(68) та в **2.2.3.1** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

.49 Електронний журнал операцій - означає пристрій або систему, які схвалені Адміністрацією і використовуються для електронної реєстрації відомостей про скидання, перекачування та інших операцій замість Журналу реєстрації операцій на паперовому носії (див. **2.4.3** і **3.3.3**).

.50 Безекіпажна несамохідна баржа (баржа БНС) - означає баржу, яка:

- .1** не рухається за допомогою механічних засобів;
- .2** не перевозить нафту (як визначено у пункті **1.2.29** цього підрозділу);
- .3** не має встановленого обладнання, в якому може використовуватися нафта або можуть утворюватися нафтові залишки (нафтовмісні осаді);
- .4** не має паливного танка, танка для мастила, танка для лляльних вод і танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадів); і
- .5** не має на борту людей і живих тварин.

1.3 ОБСЯГ НАГЛЯДУ

1.3.1 Загальні положення про порядок нагляду за обладнанням і пристроями щодо запобігання забрудненню нафтою, їх виготовленням і технічним наглядом, а також вимоги до технічної документації, що подається на розгляд Регістру, і вказівки про документи, які видаються Регістром на це обладнання та пристрої, викладені в частині «Загальні положення» цих Правил і в:

Правилах огляду суден (ПОС);

Правилах технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів (ПТНП);

Керівництві з огляду морських суден в експлуатації (КОМСЕ).

1.3.2 Нагляду Регістра при виготовленні підлягають:

- .1** суднові установка очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹;
- .2** попереджувальні сигналізатори на 15млн⁻¹;
- .3** системи автоматичного вимірювання, реєстрації та керування скиданням баластних і промивних вод;
- .4** прилади для вимірювання вмісту нафти, призначені для контролю за скиданням забруднених нафтою вод з вантажних танків нафтоналивних суден;
- .5** прилади для визначення поверхні розділення «нафта/вода»;
- .6** пристрою для миття танків сировою нафтою;
- .7** зливальне з'єднання для здавання нафтовмісних трюмних вод;
- .8** система перекачування, здавання і скидання нафтовмісних вод.

1.3.3 До початку виготовлення Регістру повинна бути представлена на розгляд і схвалення наступна технічна документація:

- .1** суднові установка очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹:
 - .1.1** технічний опис і принцип роботи, інструкція з експлуатації та технічного обслуговування (штампи про схвалення не ставляться);
 - .1.2** креслення загального вигляду з розрізами (конструкція сепаратора, фільтра, основні розміри, застосовувані матеріали і покриття);
 - .1.3** складальні креслення насосів та інших пристроїв, що входять в установку;
 - .1.4** креслення зварних вузлів (корпусів, фундаментної рами та інших деталей), що містять дані по зварюванню;
 - .1.5** схеми обслуговуючих систем у межах установки;
 - .1.6** принципова електрична схема установки, схема керування, регулювання, контролю, сигналізації та захисту;
 - .1.7** програма випробувань головного і серійного зразків;
 - .1.8** перелік відповідальних деталей із вказівкою механічних характеристик матеріалу і пробного гідравлічного тиску;
 - .1.9** номенклатура запасних частин;
- .2** системи автоматичного вимірювання, реєстрації та керування скиданням баластних і промивних вод, прилади, призначені для контролю за скиданням забруднених нафтою вод з вантажних танків нафтоналивних суден, і сигналізатори на 15млн⁻¹:

.2.1 опис принципу дії із вказівкою технічних параметрів, інструкція з експлуатації і технічного обслуговування, дані по надійності (штампи про схвалення не ставляться);

Опис повинен включати схеми і креслення насосів і трубопроводів, що вказують на експлуатаційні зливальні отвори для брудного баласту і забрудненої нафтою води з району вантажних танків, які відповідають експлуатаційним вимогам, викладених у Керівництві з вантажних і баластних операцій нафтових танкерів. Особлива увага повинна бути приділена установкам на нафтових танкерах, які мають нестандартне насосне устаткування і системи трубопроводів;

- .2.2** креслення загального виду;
- .2.3** специфікація із зазначенням використаних матеріалів і комплектуючих виробів;
- .2.4** принципова і функціональна схеми;
- .2.5** креслення арматури для автоматичного припинення скидання (якщо вона є);
- .2.6** програма випробувань головного і серійного зразків;
- .2.7** номенклатура запасних частин;

.2.8 інструкції з експлуатації устаткування, що надається виробником, які повинні містити докладні відомості про основні елементи системи керування скиданням;

.2.9 Керівництво з технічної експлуатації всієї системи керування скиданням, запропонованої для встановлення на нафтовому танкері. Це Керівництво повинно охоплювати устрій і експлуатацію системи в цілому і містити опис тих частин системи, які не охоплюються інструкціями виготовлювача з експлуатації устаткування;

.2.9.1 експлуатаційний розділ керівництва повинний включати звичайні експлуатаційні методи та способи скидання нафтовмісних вод у випадку несправності устаткування;

.2.9.2 технічний розділ керівництва повинний включати необхідну інформацію (опис схем і креслень насосів і трубопроводів системи керування скиданням, а також електричні та електронні схеми), з метою забезпечення виявлення несправностей, і повинний включати інструкцію з ведення записів про технічне обслуговування;

.2.9.3 технічні вимоги до монтажу, що визначають, зокрема, розташування і складання елементів, пристроїв для підтримки непроникності перекриттів між безпечними й вибухонебезпечними приміщеннями і облаштування трубопроводів для взяття проб, включаючи розрахунок часу спрацювання під час взяття проб, зазначеного в **3.2.1.9**. Монтаж повинний відповідати критеріям виробника до нього;

.2.10 екземпляр свідоцтва про схвалення типу приладу для визначення вмісту нафти і технічну документацію, що стосується інших головних елементів системи керування скиданням;

.2.11 методику випробувань і перевірок, розроблену для встановлюваної системи керування скиданням. Ця методика повинна визначати всі перевірки, необхідні при функціональних випробуваннях, особою, що займається монтажем устаткування, і служити керівництвом для інспектора під час проведення огляду системи керування скиданням на борту судна і підтвердження відповідності монтажу критеріям виготовлювача.

.3 прилади для визначення поверхні розділення «нафта/вода»:

.3.1 технічний опис і основні характеристики (штампи про схвалення не ставляться);

.3.2 креслення загального вигляду;

.3.3 специфікація із вказівкою застосовуваних матеріалів і комплектуючих виробів;

.3.4 принципова схема;

.3.5 програма випробувань головного і серійного зразків;

.3.6 документи компетентних органів, що підтверджують можливість використання приладу в небезпечних зонах на нафтоналивних і прирівняних до них суднах;

.4 пристрою для миття танків сировою нафтою:

.4.1 технічний опис і принцип дії мийної машинки, інструкція з експлуатації і технічного обслуговування (штампи про схвалення не ставляться);

.4.2 креслення загального вигляду з розрізами;

.4.3 креслення валів, шестерень і коліс зубчастих передач;

.4.4 складальні креслення мийної машинки;

.4.5 схеми пристроїв для керування, регулювання і контролю;

.4.6 програма випробувань головного і серійного зразків;

.4.7 перелік відповідальних деталей із вказівкою механічних характеристик матеріалу;

.5 зливальне з'єднання для здавання трюмних нафтовмісних вод:

.5.1 складальні креслення зливального з'єднання із вказівкою матеріалів і пробного гідравлічного тиску.

1.4 ВИПРОБУВАННЯ В ДІЇ

Обладнання, пристрої і прилади після закінчення складання, регулювання та обкатування, до установлення на судно, повинні бути випробувані на стенді за програмою, схваленою Регістром.

В окремих випадках, за погодженням із Регістром, випробування на стенді можуть бути замінені випробуваннями на судні.

1.5 ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

1.5.1 Матеріали, які використовуються для виготовлення обладнання і пристроїв, повинні задовольняти відповідні вимоги частини XIII «Матеріали», а застосування зварювання при виготовленні обладнання і пристроїв – частині XIV «Зварювання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.5.2 Деталі обладнання і пристрої, які дотичні до середовища, що викликає корозію, повинні бути виготовлені із антикорозійного матеріалу або мати антикорозійне покриття.

1.5.3 Системи автоматичного і дистанційного керування і вимірювання, а також пристрої аварійно-попереджувальної сигналізації, захисту, індикації та реєстрації, які входять до них, повинні відповідати вимогам частини XV «Автоматизація» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.5.4 Системи і трубопроводи обладнання і пристрої повинні відповідати вимогам частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.5.5 Електричне обладнання механізмів, пристроїв і приладів повинне відповідати вимогам частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.5.6 Насоси, які перекачують нафтовмісну суміш, повинні відповідати вимогам 5.2 частини IX «Механізми» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.5.7 Корпуси сепараторів, фільтрів та інших елементів обладнання на 15млн⁻¹, що перебувають під тиском рідини (що підпадають під дію 1.1.1.7 частини X «Котли, теплообмінні апарати і посудини під тиском» Правил класифікації та побудови морських суден), повинні відповідати зазначеним Правилам відносно матеріалів і міцних розмірів.

1.6 ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

1.6.1 Застосування.

1.6.1.1 Положення цієї частини, якщо спеціально не передбачене інше, застосовуються до всіх суден, зазначених в 1.1.2, включаючи судна в експлуатації.

1.6.1.2 До конструкції і експлуатації, спеціально побудованих і використовуваних для перевезення нафти наливом вантажних приміщень, сумарна місткість яких становить 200м³ і більше, суден, що не є нафтовими танкерами, але мають такі приміщення, також застосовуються вимоги 2.4.2, 3.1.10.4, 3.1.13, 3.1.14, 3.2.1, 3.2.2, 3.3.1 і 3.3.3 для нафтових танкерів, за винятком того, що якщо сумарна місткість цих приміщень менше 1000м³, замість 3.1.13, 3.2.1, 3.2.2, можуть застосовуватися 3.3.1.3 цієї частини.

1.6.1.3 Якщо вантаж, що підпадає під дію положень Частини II, перевозиться у вантажному приміщенні нафтового танкера, то застосовуються також відповідні вимоги Частини II цих Правил.

1.6.1.4 Вимоги 3.1.13, 3.2.1, 3.2.2 не застосовуються до нафтових танкерів, що перевозять асфальт або інші продукти, що підпадають під дію положень цієї частини, які внаслідок своїх фізичних властивостей перешкоджають ефективному розділенню продукту і води і контролю вмісту продукту; і для яких керування скиданням здійснюється у відповідності до 3.3.1 цієї частини шляхом збереження залишків на судні і здавання всіх забруднених промивних вод на приймальні споруди.

При цьому:

.1 Танк, який був розвантажений, з урахуванням положень 1.6.1.4.2, повинний бути підданий миттю, і всі забруднені змивання повинні бути скинуті в приймальні споруди до виходу із порту розвантаження.

.2 Адміністрація може звільнити судно від дотримання вимог 1.6.1.4.1, якщо вона переконається, що:

.2.1 розвантажений танк буде знову завантажений тією ж речовиною або іншою речовиною, сумісною з попередньою, і що танкер не буде піддаватися миттю або баластуванню до завантаження; і

.2.2 розвантажений танк не буде піддаватися миттю або баластуванню в морі, якщо судно повинне йти в інший порт, крім випадків, коли було підтверджене у письмовій формі, що приймальні споруди в цьому порту є і вони достатні для цілей прийняття залишків і розчинників, необхідних для очисних операцій.

.3 Звільнення, зазначене в **1.6.1.4.2**, повинне надаватися Адміністрацією приймаючої сторони тільки судну, яке виконує рейси в порти або термінали, що перебувають під юрисдикцією інших сторін Конвенції МАРПОЛ. Якщо таке звільнення надається, воно повинне бути підтверджене у письмовій формі Адміністрацією приймаючої сторони.

1.6.1.5 З урахуванням положень **1.6.1.6**, вимоги **3.1.1.6 – 3.1.1.12** цієї частини не застосовуються до нафтового танкера, поставленого 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений у **1.2.18**, зайнятому винятково в перевезеннях між:

.1 портами або терміналами в державі – Стороні Конвенції МАРПОЛ; або

.2 портами або терміналами держав – Сторін Конвенції МАРПОЛ, якщо:

.2.1 рейс відбувається винятково в межах особливого району; або

.2.2 рейс відбувається винятково в межах інших обмежень, установлених Організацією.

1.6.1.6 Вимоги **1.6.1.5** застосовуються тільки в тих випадках, коли в портах або терміналах, де провадиться навантаження для таких рейсів, передбачені приймальні споруди, достатні для приймання і обробки усього баласту і промивних вод з нафтових танкерів, що користуються ними, і при цьому дотримуються наступні умови:

.1 з дотриманням винятків, передбачених в **1.6.3**, вся баластна вода, включаючи чисту баластну воду, а також залишки промивних вод із танків, зберігаються на борту і здаються в приймальні споруди, і компетентний орган Держави порту Сторони Конвенції МАРПОЛ робить відповідний запис в частині II Журналу нафтових операцій, зазначений в **3.3.3** цієї частини Правил;

.2 між Адміністрацією і урядами Держав порту Сторони Конвенції МАРПОЛ, зазначеними в **1.6.1.5.1** і **1.6.1.5.2**, досягнута угода відносно використання нафтового танкера, поставленого 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений у **1.2.18**, для спеціальних перевезень;

.3 достатність приймальних споруд згідно відповідних положень цієї частини у вищезгаданих портах або терміналах для цілей, розглянутих в **1.6.1**, підтверджена урядами держав – Сторін Конвенції МАРПОЛ, на території яких розташовані такі порти або термінали; і

.4 Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою (IOPP) або Свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою містить запис про те, що нафтовий танкер зайнятий тільки в таких спеціальних рейсах.

1.6.2 Вилучення і звільнення від вимог.

1.6.2.1 Будь-які судна, зокрема, судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, надповерхневі судна і підводні судна тощо, конструктивні особливості яких виключають можливість розумного і практично доцільного застосування до них яких-небудь вимог розділів **2** і **3** цієї частини Правил або підрозділу **1.2** частини II-A Полярного кодексу, стосовних конструкції і обладнання, можуть бути звільнені Регістром і Адміністрацією від виконання цих положень, якщо Регістр і Адміністрація, беручи до уваги призначення таких суден, вважають, що їх конструкція і обладнання забезпечують еквівалентний захист від забруднення нафтою.

1.6.2.2 Докладні відомості про будь-яке таке звільнення, надане Адміністрацією, вказуються в Міжнародному свідоцтві щодо запобігання забрудненню нафтою (IOPP) за його наявності на судні. В цьому випадку, Адміністрація, за виключенням звільнень, наданих згідно **1.6.2.6**, що дозволила кожне таке звільнення у найкоротший термін, але не пізніше ніж через 90 днів, повідомляє Організації дані і причини такого звільнення.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

1.6.2.3 Адміністрація може не застосовувати вимоги **3.1.13**, **3.2.1**, **3.2.2** цієї частини щодо будь-якого нафтового танкера, який зайнятий винятково в рейсах тривалістю не більше 72 годин* і в межах 50 миль від найближчого берегу, за умови, що такий нафтовий танкер зайнятий винятково в рейсах між портами або терміналами однієї держави – Сторони Конвенції МАРПОЛ.

Кожне таке звільнення допустиме лише за умови, що нафтовий танкер зберігає на борту всі нафтовмісні суміші (включаючи всю баластну воду і залишки змивання із вантажних танків) для наступного здавання їх в приймальні споруди, і Адміністрація переконана в тому, що наявні споруди для приймання таких нафтовмісних сумішей достатні.

1.6.2.4 Адміністрація може не застосовувати вимоги **3.2.1** і **3.2.2** цієї частини до нафтових танкерів, інших ніж ті, які зазначені в **1.6.2.3**, у таких випадках:

.1 танкер є нафтовим танкером, поставленим 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, дедвейтом 40000 тонн або більше, як зазначено в **1.6.1.5**, зайнятим винятково в спеціальних рейсах, і дотримуються умови, зазначені в **1.6.1.6**; або

.2 танкер зайнятий винятково в рейсах однієї, або більше, із наступних категорій:

.2.1 рейси в межах особливих районів;

.2.2 рейси в арктичних водах; або

.2.3 рейси в межах 50 морських миль від найближчого берега за межами особливих районів, якщо танкер зайнятий в:

.2.2.1 перевезеннях між портами або терміналами однієї держави – Сторони Конвенції МАРПОЛ; або

.2.2.2 обмежених рейсах, за визначенням Адміністрації, тривалістю 72 години або менше; або

якщо одночасно дотриманні всі наступні умови:

.2.2.3 всі нафтовмісні суміші (включаючи всю баластну воду і залишки змивання із вантажних танків) зберігаються на борту для наступного здавання їх в приймальні споруди;

.2.2.4 для рейсів, визначених в **1.6.2.4.2.2**, Адміністрація встановила, що є достатні приймальні споруди для приймання таких нафтовмісних сумішей в тих нафтонавантажувальних портах або терміналах, куди заходить танкер;

.2.2.5 за потреби, у Міжнародному свідоцтві про запобігання забрудненню нафтою (ІОПП) або Свідоцтві про запобігання забрудненню нафтою повинний бути зроблений запис про те, що судно зайняте винятково в рейсах однієї або більше категорій, зазначених в **1.6.2.4.2.1** і **1.6.2.4.2.2**; і

.2.2.6 скинута кількість, час і порт скидання повинні бути зареєстровані в Журналі нафтових операцій.

1.6.2.5 За дотримання умов завантаження, які схвалені Регістром та Адміністрацією, з урахуванням керівництва, розробленого Організацією, Адміністрація може звільнити від виконання вимог **3.1.12.6**:

**:

.1 Нафтові танкери, які виконують певні види перевезень з обмеженою кількістю змін типів вантажів, так що всі передбачувані умови схвалені в Інформації про остійність, що надається капітану судна відповідно до 3.1.12.5;

.2 Нафтові танкери, перевірка остійності яких здійснюється дистанційно методом, схваленим Регістром та Адміністрацією;

.3 Нафтові танкери, які завантажені в рамках схваленого діапазону умов завантаження; або

.4 Нафтові танкери, побудовані до 1 січня 2016 року і мають схвалені обмежувальні криві KG/GM, які охоплюють всі застосовні вимоги щодо остійності у непошкодженому і пошкодженому стані.

Примітки: * Обмеження тривалості рейсу «72 години або меншої тривалості» повинне відраховуватися:

- від часу виходу танкера із особливого району, якщо рейс починається в межах особливого району; або

- від часу виходу танкера із порту, розташованого за межами особливого району, до часу підходу танкера до особливого району.

** Див. Рекомендації з експлуатації, що містяться в частині 2 Керівництва для перевірки вимог остійності танкерів (MSC.1/Circ.1461).

1.6.2.6 Адміністрація може звільнити баржу БНС* від вимог правил **6.1** і **7.1** Додатка I до Конвенції МАРПОЛ, видавши Міжнародне свідоцтво про вилучення з правил запобігання забрудненню нафтою для безекіпажних несамохідних барж на строк, який не перевищує п'яти років, за умови, що баржа БНС пройшла огляд, що підтвердило виконання умов, зазначених у **1.2.50.1** ÷ **1.2.50.5**.

Примітка:* Див. «Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled barges from certain survey and certification requirements under the MARPOL Convention (MEPC.1/Circ.892)».

1.6.3.1 Вимоги **2.4.1** і **3.3.1** цієї частини Правил і пункт 1.1.1 резолюції MEPC.264(68) частини II-A Полярного кодексу не застосовуються:

.1 до скидання в море нафти або нафтовмісної суміші з метою забезпечення безпеки судна або порятунку людського життя на морі; або

.2 до скидання в море нафти або нафтовмісної суміші в результаті пошкодження судна або його обладнання:

.2.1 за умови, що після одержання пошкодження або виявлення скидання були прийняті всі розумні заходи обережності для запобігання або зведення до мінімуму такого скидання; і

.2.2 за винятком випадків, коли судовласник або капітан діяли або з намірами заподіяти пошкодження судну, або безвідповідально і, розуміючи, що це може спричинити його пошкодження; або

.3 до скидання в море речовин, утримуючих нафту і схвалених Адміністрацією, які використовуються для боротьби з особливими випадками забруднення моря з метою зведення до мінімуму збитку від забруднення. Кожне подібне скидання підлягає схваленню урядом, в юрисдикції якого знаходиться район, в якому передбачається здійснити таке скидання.

1.6.4 Еквіваленти.

1.6.4.1 Регістр і Адміністрація можуть дозволити застосування на судні пристроїв, матеріалів, пристосувань або приладів, відмінних від необхідних згідно цієї частини, якщо такі пристрої, матеріали, пристосування або прилади є не менше ефективними ніж ті, які вимагаються цією частиною.

Визнання якого-небудь пристрою, матеріалу, пристосування або приладу, відмінного від необхідного згідно цієї частини, включає схвалення типу обладнання для запобігання забруднення, яке є еквівалентним тому, яке указане у відповідних резолюціях Організації*.

Регістр і Адміністрація не можуть дозволити методи експлуатації з метою здійснення керування скиданням нафти як еквівалентну заміну заходам, запропонованим цією частиною Правил.

1.6.4.2 У випадку застосування на судні пристроїв, матеріалів, пристосувань або приладів як альтернативи, відмінних від таких, які вимагаються цією частиною, повинні бути надані Адміністрацією докладні відомості про них Організації.

Примітка: * Див. резолюції, прийняті ІМО: MEPC.60(33), MEPC.107(49), MEPC.108(49), A.496(XII), A.586(14).

1.6.5 Визначення типу нафтових танкерів.

1.6.5.1 Нафтові танкери повинні визначатися або як «танкер для сирої нафти», «нафтопродуктовоз», або як «танкер для сирої нафти /нафтопродуктів».

Різні типи нафтових танкерів дозволяється використовувати у наступних перевезеннях нафти:

.1 танкеру для сирої нафти/нафтопродуктів дозволяється перевозити або сиру нафту або нафтопродукти, або обидва види одночасно;

.2 танкеру для сирої нафти дозволяється перевозити сиру нафту, але забороняється перевозити нафтопродукти; і

.3 нафтопродуктовозу дозволяється перевозити нафтопродукти, але забороняється перевозити сирю нафту.

1.6.5.2 При визначенні нафтового танкера на підставі дотримання вимог для SBT, PL, CBT і COW де:
SBT – танки ізольованого баласту;

PL – захисне розташування танків ізольованого баласту;

CBT – танки, виділені для чистого баласту;

COW – система миття сирою нафтою,

повинні застосовуватися наступні вимоги:

.1 Нафтові танкери, поставлені після 1 червня 1982 року, як вони визначені в 1.2.19, дедвейтом менше 20000 тонн – можуть визначатися як «танкери для сирої нафти /нафтопродуктів»

.2 Нафтові танкери, поставлені після 1 червня 1982 року, як вони визначені в 1.2.19, дедвейтом 20000 тонн і більше.

.2.1 Нафтові танкери, які задовольняють вимогам для SBT+ PL+ COW, можуть визначатися як «танкери для сирої нафти /нафтопродуктів».

.2.2 Нафтові танкери, які задовольняють вимогам для SBT+ PL, але не задовольняють COW, повинні визначатися як «нафтопродуктовози».

.2.3 Нафтові танкери дедвейтом 20000 тонн і більше, але менше 30000 тонн, які не перевозять як вантаж сирю нафту, рідке паливо, важке дизельне паливо або мастило без SBT+ PL, повинні визначатися як «нафтопродуктовози».

.3 Нафтові танкери, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в 1.2.18, дедвейтом 70000 тонн і більше.

.3.1 Ці нафтові танкери, які задовольняють вимогам для SBT, можуть визначатися як «танкер для сирої нафти /нафтопродуктів».

.4 Нафтові танкери, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в 1.2.18, дедвейтом менше 40000 тонн.

.4.1 Ці нафтові танкери можуть визначатися як «танкер для сирої нафти /нафтопродуктів».

.5 Нафтові танкери, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в 1.2.18, дедвейтом 40000 тонн і більше.

.5.1 Нафтові танкери, які задовольняють вимоги для SBT, повинні визначатися як «танкер для сирої нафти /нафтопродуктів».

.5.2 Нафтові танкери, які задовольняють вимогам тільки для COW, повинні визначатися як «танкер для сирої нафти».

.5.3 Нафтові танкери, які задовольняють вимогам для CBT повинні визначатися як «нафтопродуктовози».

1.6.6 Спеціальні вимоги щодо використання або перевезення нафти у районі Антарктики*.

1.6.6.1 За винятком суден, зайнятих у забезпеченні безпеки суден або пошуково-рятувальній операції, перевезення наливом як вантажу, використання як баласту або перевезення і використання як палива наступного:

.1 сирої нафти щільністю при 15°C більше 900кг/м³;

.2 нафти, іншої ніж сира нафта, щільністю при 15°C більше 900кг/м³ або із кінематичною в'язкістю при 50°C більше 180мм²/с; або

.3 бітуму, гудрону та їх емульсій,

у районі Антарктики, як він визначений у правилі 1.11.7 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ, забороняються.

1.6.6.2 Якщо попередні операції включали перевезення або використання нафтопродуктів, перерахованих у **1.6.6.1.1 – 1.6.6.1.3**, очищення або миття танків і/або трубопроводів не вимагається.

1.6.6.3 На суднах необхідно розглянути можливість використання нетоксичних, що біологічно розщеплюються, мастильних матеріалів або матеріалів на водяній основі в змащувальних вузлах, які розташовані за межами підводної частини корпусу та безпосередньо контактують із морською водою, такі, як ущільнення валу і поворотні пристрої.

Примітка: * Вступили в силу з 01.08.2011 року (див. резолюцію МЕРС.189(60)).

1.6.7 Спеціальні вимоги до стаціонарних або плавучих установок.

1.6.7.1 Плавучі бурові установки (ПБУ), морські стаціонарні платформи (МСП) і плавучі нафтогазодобувні комплекси (ПНК) та інші плавучі споруди або стаціонарні платформи, призначені для розвідки, розробки та пов'язаних з ними процесів, повинні відповідати вимогам Додатку I до Конвенції МАРПОЛ, які стосуються суден валовою місткістю 400 та більше, що не є нафтоналивними суднами.

1.6.7.2 Плавучі бурові установки (ПБУ), морські стаціонарні платформи (МСП) і плавучі нафтогазодобувні комплекси (ПНК) та інші плавучі споруди або стаціонарні платформи, призначені для виробництва, зберігання і вивантаження або для зберігання добутої нафти у морі, повинні на додаток до вимог **1.6.7.1** відповідати положенням Керівництва 2018 року по застосуванню вимог Додатку I до Конвенції МАРПОЛ до плавучих установок для виробництва, зберігання і вивантаження ПУВЗВ (FPSOs), які використовуються для добування та зберігання нафти у морі і до плавучих установок для зберігання ПУЗ (FSUs), прийнятому резолюцією ІМО МЕРС.311(73).

1.6.7.3 Плавучі установки не повинні перевозити нафту в порт або до терміналу. При виконанні рейсу для такого перевезення або будь-якого рейсу з місця експлуатації плавучі установки повинні відповідати вимогам цієї частини Правил (положенням Додатку I до Конвенції МАРПОЛ), що стосуються скидань нафтових танкерів. Плавучі установки не повинні розглядатися як віддалені від берега термінали і не є пристосованими для приймання забрудненого баласту або промивних вод з наливних суден, які виконують завантаження або вивантаження.

1.6.8 Спеціальні вимоги до використання та перевезення нафти як палива в арктичних водах*.

1.6.8.1 З 1 липня 2024 року або після цієї дати в арктичних водах, як визначено у правилі 46.2 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ, забороняється використання та перевезення суднами як палива нафти, зазначеної у **1.6.6.1.2**, за винятком суден, зайнятих у забезпеченні безпеки суден або у пошуково-рятувальних операціях, а також суден, призначених для забезпечення готовності до розливів нафти та ліквідації їх наслідків

1.6.8.2 Незважаючи на положення **1.6.8.1**, стосовно суден, до яких застосовуються вимоги **2.3** або правила **1.2.1** глави 1 частини II-A Полярного кодексу, 1 липня 2029 року або після цієї дати в арктичних водах, як вони визначені у правилі 46.2 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ, забороняється використання та перевезення цими суднами як палива нафти, зазначеної у **1.6.6.1.2**.

1.6.8.3 Якщо попередні операції включали використання та перевезення як палива нафти, зазначеної у **1.6.6.1.2**, очищення чи промивання танків та трубопроводів не вимагається.

1.6.8.4 Незважаючи на положення **1.6.8.1** і **1.6.8.2**, Адміністрація Сторони цієї Конвенції, берегова лінія якої межує з арктичними водами, може тимчасово звільнити від вимог **1.6.8.1** судна, що плавають під прапором цієї Сторони, при експлуатації у водах, які знаходяться під суверенітетом або юрисдикцією цієї Сторони, з урахуванням Керівництва, що має бути розроблено Організацією. Жодні звільнення, надані відповідно до цього пункту, не повинні застосовуватися 1 липня 2029 року або після цієї дати.

1.6.8.5 Адміністрація Сторони цієї Конвенції, яка дозволяє застосування пункту **1.6.8.4**, повідомляє Організації докладні відомості про надане звільнення для поширення серед Сторін з метою їх інформування та за потреби вжиття ними відповідних заходів.

Примітка *: Вступили в силу з 1 листопада 2022 року (див. резолюцію МЕРС.329(76)).

2 ВИМОГИ ДО МАШИННИХ ВІДДІЛЕНЬ УСІХ СУДЕН

2.1 КОНСТРУКЦІЯ

2.1.1 Танки для нафтових залишків (нафтовмісних осадів) (діє з 01.01.2017).

2.1.1.1 Якщо не вказано інше, це правило застосовується до кожного судна валовою місткістю 400 і вище, за винятком того, що вимоги 2.1.1.3.5 необхідно застосовувати тільки наскільки це доцільно і практично до суден, які поставлені 31 грудня 1979 року або до цієї дати, як вони визначені в 2.1 частини «Загальні положення» цих Правил.

2.1.1.2 Нафтові залишки (нафтовмісні осадки) можуть бути видалені безпосередньо з танка(ів) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) в приймальні споруди через стандартне зливальне з'єднання, указане в 2.1.8, або через будь-який інший схвалений пристрій утилізації нафтових залишків (нафтовмісних осадів), такий, як інсинератор, допоміжний котел для спалювання відповідних нафтових залишків (нафтовмісних осадів) або інші прийнятні пристрої, які повинні бути указані у пункті 3.2 Додатку до свідоцтва ІОРР форми А або В.

2.1.1.3 Танк(и) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) повинні бути передбачені, а також:

.1 повинні бути достатнього об'єму, з урахуванням типу механізмів і тривалості рейсу, щоб утримувати нафтові залишки (нафтовмісні осадки), які не можуть бути перероблені (видалені) іншим чином згідно з вимогами цієї частини;

.2 повинні бути забезпечені виділенням насосом, який здатний забезпечити всмоктування з танка(ів) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) для видалення їх згідно з 2.1.1.2;

.3 не повинні мати взаємних з'єднань з системою ляльних вод, танком(ами) нафтовмісних трюмних вод, відстійним танком або сепараторами нафтовмісної води, за виключенням того, що:

.3.1 танк(и) може бути пристосований для дренажних стоків, з ручним керуванням самозакривними клапанами і пристроями для подальшого візуального контролю відведеної води, що відводиться в танк для нафтовмісної трюмної води або трюм, або альтернативним пристроєм, передбаченим як пристрій, не з'єднаний безпосередньо з системою осушувальних трюмних трубопроводів; і

.3.2 випускний трубопровід танка нафтовмісних осадів і осушувальний трубопровід можуть бути підключені до загального трубопроводу, що веде до стандартного зливального з'єднання, указанного в 2.1.8; підключення обох систем до можливого загального трубопроводу, що веде до стандартного зливального з'єднання, указанного в 2.1.8, не повинно допускати передачі нафтовмісних осадів в осушувальну систему;

.4 не повинні бути зв'язані з будь-ким трубопроводом, який має пряме відведення за борт, крім стандартного зливального з'єднання, указанного в 2.1.8; і

.5 повинні бути спроектовані і побудовані таким чином, щоб полегшити їх очищення і скидання залишків у приймальні споруди.

2.1.1.4 Судна, побудовані до 1 січня 2017 року повинні бути приведені у відповідність до пункту **2.1.1.3.3** не пізніше першого огляду для поновлення свідоцтва ІОРР, що здійснюється 1 січня 2017 року або після цієї дати.

2.1.1.5 Якщо цього вимагають умови експлуатації, для збирання та зберігання відпрацьованих мастил повинна передбачатися цистерна для відпрацьованого мастила головних і допоміжних двигунів або один чи кілька спеціальних резервуарів, місткість яких щонайменше в півтора рази перевищує об'єм відпрацьованих мастил із всіх двигунів внутрішнього згорання та всіх установлених механізмів, а також мастил для гідравлічних систем, яке знаходиться в баках, призначених для їхнього зберігання.

У випадку, якщо загальна кількість мастила в картерах всіх двигунів внутрішнього згорання та всіх установлених механізмів разом з гідравлічними системами становить 300 літрів чи більше, резервуари повинні бути стаціонарними цистернами і повинні бути обладнані сигналізацією, що подає візуальний і звуковий сигнали в рульову рубку або центральний пост керування по досягненню 80% заповнення цистерн.

2.1.2 Устрій танків для нафтовмісних відходів

2.1.2.1 Танк(и) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) можуть бути окремими і незалежними, такими як:

- танк(и) для осадів сепарації, які утворюються в результаті сепарації (пурифікації) рідкого палива і мастила;
 - танк(и) для відсепарованої («брудної/нафтовмісної») води і відпрацьованої контрольної води із сепараторів палива/паливоочисників;
 - танк(и) для відсепарованих нафтовмісних відходів судових установок очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹;
 - танк(и) для дренажного мастила і мастила витоків;
 - танк(и) для відпрацьованої нафти, відпрацьованого мастила на суднах, на яких для головних і допоміжних двигунів потрібна повна заміна мастила в морі; або
- можуть бути належним чином об'єднані, в залежності від розмірів і характеру експлуатації судна, у збірні танки нафтових залишків (нафтовмісних осадів).

2.1.2.2 При проектуванні необхідно враховувати переваги розміщення на судні незалежного танку для збирання осадів сепарації, які утворюються в результаті сепарації (пурифікації) рідкого палива і мастила, враховуючи менший об'єм танку та зменшену потребу в просторі для його розташування. Цей незалежний танк повинен мати пристрої для очищення та підігріву та розташовуватися, переважно, вище настилу подвійного дна.

2.1.2.3 Судна, які експлуатуються з рідким паливом відносною щільністю при 15°C більше 0,94, повинні бути обладнані збірним танком для нафтовмісних трюмних вод достатньої місткості і обладнані засобами підігріву нафтовмісної суміші до скидання умісту танка в море через обладнання на 15млн⁻¹.

2.1.2.4 Збірний танк для нафтовмісних трюмних вод повинний бути окремим і незалежним від інших танків для збирання осадів.

Збірний танк для нафтовмісних трюмних вод повинний бути улаштований таким чином, щоб забезпечувалося приймання і зберігання трюмних вод, що утворюються, до їх скидання у берегові приймальні пристрої або за борт через обладнання на 15млн⁻¹.

Збірний танк для нафтовмісних трюмних вод не є обов'язковим для всіх суден, проте він дозволяє суднам безпечно експлуатуватися при відвідуванні портів, в особливих районах і прибережних водах та в період технічного обслуговування обладнання на 15 млн⁻¹.

Збірний танк для нафтовмісних трюмних вод також повинний забезпечувати додаткові запобіжні заходи при очищенні нафтовмісних трюмних вод, якщо для цілей очищення будуть використовуватися детергенти, що швидко сепарують.

2.1.2.5 На суднах категорії **A** і **B**, які перебувають в стадії побудови 1 січня 2017 року або після цієї дати, у випадку їх експлуатації в Полярних водах, в межах, визначених Полярним кодексом, прийнятим резолюцією МЕРС.264(68), усі танки для нафтових залишків (нафтовмісних осадів) і танки для нафтовмісних трюмних вод повинні знаходитися на відстані не менше 0,76м від зовнішньої обшивки. Це положення не застосовується до малих танків з максимальною місткістю не більше 30м³.

2.1.3 Місткість танків для нафтовмісних відходів.

2.1.3.1 Місткість танків для нафтових залишків (нафтовмісних осадів).

.1 Для суден, які не перевозять водяний баласт в танках для нафтового палива, мінімальна місткість танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадів) (V_1) повинна розраховуватися за формулою:

$$V_1 = K_1 \times C \times D, \text{ м}^3 \quad (2.1.3.1.1)$$

де:

$K_1 = 0,01$ – для суден, на яких важке нафтове паливо очищається для використання в головному двигуні;

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

0,005 – для суден, що використовують дизельне паливо або важке нафтове паливо, яке для використання не вимагає очищення;

C – добове споживання нафтового палива (m^3);

D – максимальний період рейсу між портами, де нафтові залишки (нафтовмісні осадки) можуть бути скинуті на берег (діб). У разі відсутності точних даних треба приймати 30 діб.

.2 Для суден, які не перевозять водяний баласт в танках для нафтового палива, обладнаних гомогенізаторами, інсинераторами нафтових залишків (нафтовмісних осадків) або іншими визнаними засобами на борту для обмеження нагромадження нафтових залишків (нафтовмісних осадків), мінімальна місткість танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків) (V_1), повинна становити:

$V_1 = 1m^3$ – для суден валовою місткістю 400 і більше, але менше 4000, або

$V_1 = 2m^3$ – для суден валовою місткістю 4000 і більше.

.3 Для суден, які перевозять водяний баласт в танках для нафтового палива, мінімальна місткість танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків) (V_2) повинна розраховуватися за формулою:

$$V_2 = V_1 + K_2 \times B, m^3 \quad (2.1.3.1.3)$$

де:

V_1 – місткість танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків), визначена згідно **2.1.3.1.1, 2.1.3.1.2, 2.1.3.1.4** або **2.1.3.1.5**, (m^3);

$K_2 = 0,01$ – для танків важкого нафтового палива або

0,005 – для танків дизельного палива;

B – місткість танків для водяного баласту, які можуть також використовуватися для нафтового палива, (т).

.4 На суднах, кіль яких закладений або які перебувають в подібній стадії побудови 31 грудня 1990 року або після цієї дати, які не перевозять водяний баласт в танках для нафтового палива, мінімальна місткість танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків) (V_1) повинна розраховуватися за формулою:

$$V_1 = K_1 \times C \times D, m^3 \quad (2.1.3.1.4)$$

де:

$K_1 = 0,015$ – для суден, на яких важке нафтове паливо очищається для використання в головному двигуні;

- 0,005 – для суден, що використовують дизельне паливо або важке нафтове паливо, яке гомогенізаторами, інсинераторами нафтових залишків (нафтовмісних осадків) або іншими визнаними засобами на борту для обмеження накопичення нафтових залишків (нафтовмісних осадків), мінімальна місткість танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків) (V_1), повинна відповідати значенням згідно **2.1.3.1.5**.

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

6 Якщо на судні окремо установлені танк(и) для дренажного мастила і мастила витоків, танк(и) для відпрацьованої нафти, відпрацьованого мастила, їх рекомендована місткість урахується, як складова, в розмірі мінімальної місткості танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків) (V_1), обумовленої відповідно вимогам **2.1.3.1.1, 2.1.3.1.2, 2.1.3.1.3, 2.1.3.1.4** або **2.1.3.1.5**, при цьому:

.6.1 танк(и) для дренажного мастила і мастила витоків може розташовуватися в декількох місцях машинного відділення.

В цей танк може також скидатися нафта, яка скидається через обладнання на 15млн^{-1} .

Місткість такого танка повинна визначатися за формулами, наведеним в табл. 2.1.3.1.6.1.

Таблиця 2.1.3.1.6.1

Номінальна потужність головного двигуна P , (кВт)	Місткість, (м ³)
До 10 000	$20 \times D \times P/10^6$
Більше 10 000	$D \times \{0,2 + [7 \times (P-10000)]/10^6\}$
D — максимальна тривалість рейсу між портами, в яких дренаж і витоки нафти можуть бути здані в приймальні споруди, діб. (Якщо тривалість рейсу невідома, її необхідно приймати рівною 30 діб.);	

.6.2 танк(и) для відпрацьованої нафти, відпрацьованого мастила повинний бути достатньої місткості для приймання мастила або інших мастил і рідин, які ґрунтуються на вуглеводнях, із систем силових установок, відпрацьованих внаслідок погіршення, забруднення або технічного обслуговування. В цей танк(и) може також скидатися нафта, яка скидається через обладнання на 15млн⁻¹.

У відношенні головних і допоміжних двигунів, для яких потрібна повна заміна мастила в морі, місткість танка повинна визначатися із розрахунку 1,5м³ на 1000кВт номінальної потужності двигуна.

.7 На суднах, киль яких закладений або які перебувають в подібній стадії побудови 31 грудня 1990 року, або після цієї дати, замість рекомендацій, викладених в **2.1.3.1.1** і **2.1.3.1.2**, необхідно використовувати рекомендації, які наведені в **2.1.3.1.4** і **2.1.3.1.5**.

Регістр повинен впевнитися в тому, що на судні, киль яких закладений або які перебувають в подібній стадії побудови 31 грудня 1990 року, або після цієї дати, також є в наявності танки достатньої місткості (які можуть включати танк(и) для нафтових залишків (осадів), які визначені в **2.1.3.1.1**, **2.1.3.1.2**, **2.1.3.1.3**, **2.1.3.1.4** або **2.1.3.1.5**) для збирання витоку, стоку і відпрацьованого мастила із силових установок.

Стосовно до існуючих установок, це потрібно враховувати настільки, наскільки це доцільно і практично здійснено.

2.1.3.2 Місткість танків для нафтовмісних трюмних вод.

.1 Будь-яке судно, обладнане судновою установкою очищення нафтовмісних вод на 15 млн⁻¹, повинне бути обладнане танком (танками) для збирання нафтовмісних трюмних вод машинних приміщень, місткість яких визначається за формулами, наведеними в табл. 2.1.3.2.1.

Таблиця 2.1.3.2.1

Потужність головного двигуна P , кВт	Місткість танка, м ³
До 1000	4,0
Більше 1000 до 20 000	$P / 250$
Більше 20 000	$40+P/500$

.2 Будь-яке судно може бути обладнане тільки танком (танками) для збирання нафтовмісних трюмних вод, якщо воно зайняте винятково в рейсах у межах особливих районів, визначених Конвенцією МАРПОЛ, або на судні не встановлюється обладнання на 15 млн⁻¹.

При цьому повинні бути дотримані наступні умови:

всі нафтовмісні води зберігаються на борту для наступного здавання їх в приймальні споруди;

Регістру повинний бути наданий погоджений замовником розрахунок сумарної місткості збірних танків нафтовмісних трюмних вод з урахуванням передбачуваного району і режиму експлуатації судна;

Регістру повинні бути надані відомості про те, що приймальні споруди в портах і терміналах, в які буде заходити судно, є в достатній кількості.

Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою/ Свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, стічними водами, сміттям (якщо потрібно) підтверджує, що судно зайняте винятково в рейсах, зазначених в цьому пункті.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

.2.1 Місткість такого танка (танків) для нафтовмісних трюмних вод повинна розраховуватися за формулою:

$$V = C \times K_1 \times K_2 \times D, \text{ м}^3 \quad (2.1.3.2.2.1)$$

де:

C – добове накопичення нафтовмісних трюмних вод (НВВ), м³, причому за розрахункове приймається більше значення, яке визначається згідно табл. 2.1.3.2.2.1-1

K_1 - коефіцієнт, що враховує вік судна, який визначається згідно табл. 2.1.3.2.2.1-2

K_2 - коефіцієнт, що враховує тип судна, який визначається згідно табл. 2.1.3.2.2.1-3

D - максимальний період рейсу між портами, в яких нафтовмісні трюмні води можуть бути скинуті на берег(діб). У разі відсутності точних даних треба приймати 30 діб.

Таблиця 2.1.3.2.2.1-1 Добове накопичення нафтовмісних трюмних вод (НВВ)

Водотоннажність, тис. тон	Потужність ГЕУ, тис. кВт	Добове накопичення НВВ, м ³
0,4 – 2,0	0,2 – 1,5	0,1 – 0,2
2,0 – 5,0	1,5 – 3,0	0,2 – 0,4
5,0 – 10,0	3,0 – 5,0	0,4 – 0,6
10,0 – 15,0	5,0 – 7,5	0,6 – 0,8
15,0 – 20,0	7,5 – 10,0	0,8 – 1,0
20,0 – 30,0	10,0 – 12,5	1,0 – 1,4
30,0 – 40,0	12,5 – 15,0	1,4 – 1,8
40,0 – 50,0	15,0 – 17,5	1,8 – 2,2
50,0 – 60,0	17,5 – 20,0	2,2 – 2,6
60,0 – 70,0	20,0 – 22,5	2,6 – 3,0
70,0 – 80,0	22,5 – 25,0	3,0 – 3,4
80,0 – 90,0	25,0 – 27,5	3,4 – 3,8
90,0 – 100,0	27,5 – 30,0	3,8 – 4,2
100,0 – 150,0	30,0 – 35,0	4,2 – 4,6
Більше 150,0	Більше 35,0	4,6 – 5,0

Таблиця 2.1.3.2.2.1-2 Коефіцієнт K_1 , який враховує вік судна

K_1	Вік судна, років
1,2	10 – 15
1,4	15 – 20
1,8	Більше 20

Таблиця 2.1.3.2.2.1-3 Коефіцієнт K_2 , який враховує тип судна.

K_2	Тип судна
1,0	Сушовантажні, балкери, ролкери, транспортні
1,2	Судна спеціального призначення, пасажирські
1,4	Риболовні, рефрижераторні, танкери

2.1.4 Конструкція танків для нафтовмісних відходів.

2.1.4.1 Збірні танки для нафтовмісних відходів можуть бути вкладними або убудованими. Конструктивні елементи убудованих танків повинні відповідати

– для морських суден – вимогам частини II «Корпус» Правил класифікації та побудови морських суден;

– для суден змішаного плавання (ріка-море) – вимогам частини II «Корпус» Правил класифікації та побудови суден змішаного плавання.

2.1.4.2 Збірний танк нафтовмісних відходів повинний бути обладнаний:

.1 горловиною для огляду і очищення;

.2 повітряною трубою;

.3 системою для підігріву, у відповідності з **2.1.2.3, 2.1.4.4**, якщо збірні танки стикаються із середовищем або приміщеннями з мінусовою температурою, або якщо на судні застосовується важке паливо;

.4 світловою і звуковою сигналізацією, що спрацьовує при заповненні його на 80%, за винятком танків, розташованих у подвійному дні.

2.1.4.3 Внутрішні поверхні днища і вертикальні стінки танків для збирання нафтовмісних відходів, за винятком убудованих танків, як це визначено в **2.1.4.1**, повинні бути гладкими (зовнішній набір). При цьому днище повинне мати ухил в сторону приймального патрубку.

2.1.4.4 Танки для накопичення осадів сепарації повинні бути обладнані системами підігріву. При цьому труби підігріву повинні бути розміщені таким чином, щоб, починаючи з вхідного отвору, вони розташовувалися по периметру танка і далі поперек всієї площі днища на висоті достатній, щоб уникнути повного їх покриття донними осадами.

Система підігріву танка повинна бути сконструйована таким чином, щоб забезпечити підігрів осадів до температури 60°C.

Усмоктувальний трубопровід від танка до насоса повинний бути оснащений підігрівниками по всій довжині.

Верхня частина танків для збирання нафтовмісних відходів повинна бути оснащена паропроводом для очищення.

2.1.4.5 Горловини танка для накопичення осадів сепарації повинні забезпечувати доступ у кожний район танка. Для забезпечення використання погрузного насоса одна із горловин повинна бути розташована у верхній частині танка.

2.1.4.6 Танк для накопичення осадів сепарації повинний бути розташований безпосередньо під сепаратором важкого палива. Якщо це неможливо, тоді танк для накопичення осадів сепарації повинний бути розташований поблизу сепаратора важкого палива таким чином, щоб зливальний трубопровід, який веде в танк, мав максимально можливий ухил, а також був, по можливості, прямим або мав коліна великого радіусу.

2.1.4.7 Танк для накопичення осадів сепарації повинний бути сконструйований таким чином, щоб осадів сепарації мали вільний доступ до усмоктувальної магістралі. Якщо це неможливо, отвір усмоктувальної магістралі або погрузний насос повинні бути розташовані так, щоб шлях переміщення осадів сепарації до усмоктувального отвору був як можливо коротше.

2.1.5 Насоси, трубопроводи і системи скидання в машинних приміщеннях.

2.1.5.1 На суднах, енергетичні установки яких працюють на рідкому паливі (судновому дизельному паливі, залишковому рідкому паливі і/або важкому дизельному паливі), повинна(і) бути передбачена система(и) для обробки і зберігання нафтовмісних трюмних вод і нафтових залишків (нафтовмісних осадів).

Система(и) для обробки і зберігання нафтовмісних трюмних вод повинна бути постачена насосом(и) для збирання нафтовмісних трюмних вод в танк(и) нафтовмісних трюмних вод і зливання їх вмісту в приймальні споруди, який задовольняє вимоги **2.1.5.8**.

Система(и) для обробки і зберігання нафтових залишків (нафтовмісних осадів) повинна відповідати положенням **2.1.5.7**.

2.1.5.2 Повинна бути передбачена можливість рециркуляції стоку із обладнання на 15млн⁻¹ в стічний танк або збірний танк для нафтовмісних трюмних вод.

2.1.5.3 Якщо установлений убудований насос, скидання не повинне здійснюватися в обхід обладнання на 15млн⁻¹.

2.1.5.4 Система відливної трубопроводу обладнання на 15млн⁻¹ повинна бути повністю окремою від системи осушення і системи баластних вод, за винятком рециркуляційного трубопроводу, зазначеного в **2.1.5.2**.

2.1.5.5 Судновий відливний трубопровід нафтовмісних відходів, підключений до стандартного зливального з'єднання (див. **2.1.8.1**), не повинний з'єднуватися з будь-якою системою, іншою ніж призначеною для видалення нафтових залишків (нафтовмісних осадів) і/або нафтовмісних трюмних вод.

2.1.5.6 Танк(и) для нафтових залишків (нафтовмісних осадів) не повинні мати відливних з'єднань із стічною системою, танком(и) нафтовмісних трюмних вод, настилом другого дна або судновою установкою очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹.

Як виняток, можуть передбачатися пристрої для зливання відстояної води в танк нафтовмісних трюмних вод або стічний колодязь, за допомогою клапанів, які самі закриваються, з ручним керуванням і пристроєм для наступного візуального контролю за відстієм води, або аналогічні пристрої, що виключають з'єднання безпосередньо з трубопроводами стічної системи.

2.1.5.7 Система (трубопровід) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) повинна бути обладнана:

насосом(и) збирання нафтових залишків (нафтовмісних осадів), який здатний брати/приймати нафтові залишки (нафтовмісні осадів) із будь-якого обладнання або танка, іншого ніж танк(и) нафтових залишків (нафтовмісних осадів), і скидати тільки в танк(и) нафтових залишків (нафтовмісних осадів). Насос повинний відповідати вимогам **2.1.5.8**, мати достатній напір і подачу, що забезпечує переміщення добового вироблення нафтових залишків (нафтовмісних осадів) на судні;

насосом(и) скидання/видачі нафтових залишків (нафтовмісних осадів), нагнітальна частина насоса повинна бути підключена до стандартного з'єднання на палубі і до танку(ів) нафтових залишків (нафтовмісних осадів) і/або до іншого обладнання по видаленню нафтовмісних осадів. Насос повинний відповідати вимогам **2.1.5.8**, мати достатній напір і подачу, що забезпечує осушення /спорожнювання танка за період часу від 4 до 8 годин.

2.1.5.8 Насос, придатний для перекачування високов'язких нафтовмісних осадів, повинний бути самоусмоктувальним, володіти здатністю працювати в режимі сухого тертя і мати тиск нагнітання не менше 0,4МПа.

Подача насоса в м³/год може бути розрахована за формулою:

$$Q = V / t, \quad (2.1.5.8)$$

де:

V — мінімальна місткість танка для нафтовмісних осадів, яка визначається згідно **2.1.3.1**;

t — час спорожнювання, рівний 4 години.

2.1.5.9 Відсепарована брудна вода і відпрацьована контрольна вода із паливоочисників (сепараторів палива/масла) повинна скидатися у спеціальний танк, передбачений для цієї мети, для зведення до мінімуму надходження в танк відсепарованих осадів. Цей спеціальний танк повинний розташовуватися над подвійним дном з метою полегшення його осушення без необхідності застосування осушувального насоса. Якщо брудна вода і відпрацьована контрольна вода із паливоочисників скидається не в спеціальний танк, а замість нього – в танк для відсепарованих осадів, цей танк повинний розташовуватися над подвійним дном з метою зазначеного вище полегшення його осушення.

2.1.5.10 Установлені на судні трубопроводи систем нафтовмісних відходів, повинні гарантувати безпеку в критичних ситуаціях, таких як пожежа або затоплення, ефективно і швидко блокувати такі критичні ситуації, отже, відповідати застосовним вимогам підрозділу **4.3** і розділу 5 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

2.1.5.11 Судна, які мають трубопровідне з'єднання танків для нафтовмісних осадів з забортними зливальними отворами, установленими до 4 квітня 1993 року, які не є стандартними зливальними отворами, відповідними вимогам **2.1.8**, повинні бути обладнані заглушками в цьому трубопроводі.

2.1.6 Суднова система для спалювання нафтовмісних осадів.

2.1.6.1 На доповнення до обладнання машинних приміщень суден танками для нафтових залишків (нафтовмісних осадів), ще одним засобом видалення нафтових залишків (нафтовмісних осадів) є інсинератори нафтовмісних осадів.

2.1.6.2 Інсинератори нафтовмісних осадів та їх системи повинні відповідати вимогам **2.4.41– 2.4.44** частини IV «Вимоги щодо запобігання забрудненню сміттям» Правил.

2.1.6.3 Суднова система для спалювання нафтових залишків (нафтовмісних осадів) може бути виконана згідно положенням «Переглянутого керівництва 2008 року по системах поводження з нафтовмісними відходами в машинних приміщеннях суден, що включає інструкції по інтегрованій системі обробки нафтовмісних трюмних вод (IBTS)», прикладеного до циркуляру МЕРС.1/Circ.642.

2.1.7 Суднова інтегрована система обробки нафтовмісних трюмних вод (IBTS).

2.1.7.1 Для сприяння запобігання забрудненню нафтою із машинних приміщень суден і зменшення навантаження на судновий персонал ефективним засобом є система IBTS, яка включає засоби для зведення до мінімуму кількості нафтовмісних трюмних вод і обробки нафтовмісних трюмних вод і нафтових залишків (нафтовмісних осадів).

2.1.7.2 54-я сесія КЗМС ІМО визнала необхідність поширення концепції суднової інтегрованої системи IBTS як радикальної для розв'язання проблеми запобігання забрудненню нафтою із машинних приміщень суден, для суден, кілі яких закладені 1 січня 1992 року або після цієї дати, і, якщо це практично здійснено, суден, які уже перебувають в експлуатації.

2.1.7.3 Концепція інтегрованої системи обробки нафтовмісних трюмних вод (IBTS) викладена в Додатку «Керівництво по інтегрованій системі обробки нафтовмісних трюмних вод (IBTS)» до «Переглянутого керівництва 2008 року по системах поводження з нафтовмісними відходами в машинних приміщеннях суден», прикладеного до циркуляру МЕРС.1/Circ.642.

2.1.8 Стандартне зливальне з'єднання.

2.1.8.1 Кожне судно повинне бути обладнане трубопроводом для здавання трюмних вод машинних приміщень і відстійних танків у приймальні споруди. Трубопровід повинний бути виведений на обидва борта. На трубопроводі, що веде до зливального з'єднання, повинен передбачатися запірний пристрій з можливістю його пломбування.

В обґрунтованих випадках за погодженням з Регістром трубопровід може бути виведений на один борт.

Вихідні патрубки повинні установлюватися в зручних для приєднання шлангів місцях, обладнуватися зливальними з'єднаннями з фланцями у відповідності з рис. 2.1.8.1 і мати відмітні планки. Вихідні патрубки повинні бути обладнані глухими фланцями.

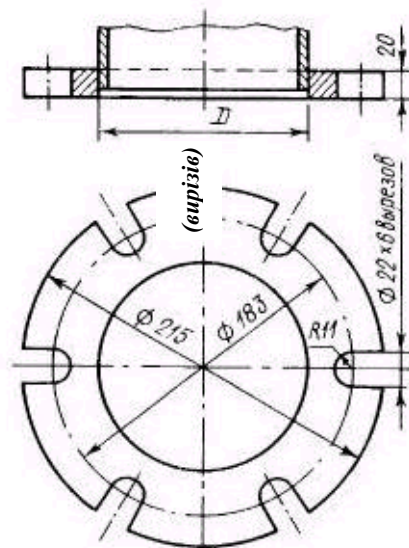


Рис. 2.1.8.1

Примітка: Фланець призначений для труб з внутрішнім діаметром до 125мм, виготовляється із сталі або еквівалентного матеріалу з плоскою торцевою поверхнею.

D – діаметр отвору в фланці, відповідний зовнішньому діаметру труби.

Цей фланець разом з прокладкою із нафтостійкого матеріалу розраховується на робочий тиск 0,6МПа. З'єднання здійснюється за допомогою шести болтів необхідної довжини, діаметром 20мм.

2.1.8.2 Пуск і зупинка засобів, які відкачують, повинні виконуватися вручну.

В районі розташування вихідних патрубків повинне бути обладнане місце спостереження і дистанційного відключення засобів, які відкачують, або передбачений ефективний зв'язок (телефонний або радіо) між місцем спостереження за скиданням і місцем керування засобами, які відкачують.

2.2 ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ

2.2.1 Загальні положення.

2.2.1.1 За винятком передбаченого в 2.2.1.3, будь-яке судно валовою місткістю 400 і більше, але менше 10 000 повинне бути оснащено обладнанням для фільтрації нафти, що відповідає вимогам **2.2.2.1**.

Будь-яке судно валовою місткістю 400 і більше, але менше 10 000, яке:

.1 не перевозить водяний баласт в паливних танках повинне бути оснащено обладнанням для фільтрації нафти на 15млн^{-1} з метою керування скиданням із лял машинних приміщень;

.2 перевозить водяний баласт в паливних танках повинне бути оснащено обладнанням, яке вимагається згідно 2.2.1.2, для керування скиданням стоків із лял машинних приміщень і брудної баластної води із паливних танків, у відповідності з 2.4.2.2.

Судна, на яких недоцільно установлювати таке обладнання, повинні зберігати на борту брудну баластну воду із паливних танків і скидати її в приймальні споруди.

2.2.1.2 За винятком передбаченого в 2.2.1.3, будь-яке судно валовою місткістю 10 000 і більше повинне бути оснащено обладнанням для фільтрації нафти, що відповідає вимогам 2.2.2.2.

Обладнання для фільтрації нафти на 15млн^{-1} повинне бути достатньої потужності, щоб забезпечити пропускання такої кількості стоку, яка повинна скидатися.

2.2.1.3 На стаціонарних суднах, здійснюючих тільки рейси без вантажу з метою зміни свого місця розташування, таких як судна-готелі, судна для зберігання тощо, обладнання для фільтрації нафти може не установлюватися. Такі судна обладнуються збірним танком достатньої, що задовольняє Регістр, місткості для повного зберігання на борту нафтовмісних трюмних вод.

2.2.1.4 Судна валовою місткістю менше 400 повинні бути оснащені, наскільки це практично можливо, обладнанням для зберігання на борту нафти або нафтовмісних сумішей або їх скидання у відповідності з вимогами 2.4.1.4.

2.2.1.5 Регістр і Адміністрація можуть не застосовувати вимоги 2.2.1.1 і 2.2.1.2:

.1 до будь-якого судна, що виконує винятково рейси в межах особливих районів або арктичних вод; або

.2 до будь-якого судна, що має Свідоцтво згідно Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден (або іншим чином підпадає під дію цього Кодексу через свої розміри і конструкцію), виконуючого регулярні рейси, час оборотності яких не перевищує 24 годин, включаючи також рейси без пасажирів/вантажів з метою зміни місця розташування;

.3 відносно положень підпунктів .1 і .2, викладених вище, повинні дотримуватися наступні умови:

.3.1 судно обладнане збірним танком достатньої місткості, яка задовольняє Регістр, для повного збереження на борту нафтовмісних трюмних вод;

.3.2 всі нафтовмісні трюмні води зберігаються на борту для наступного їхнього скидання в приймальні споруди;

.3.3 Адміністрація впевнилася, що в достатній кількості портів або терміналів, куди заходить судно, є приймальні споруди для приймання таких нафтовмісних трюмних вод;

.3.4 Міжнародне Свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою (ІОПП) / Свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, стічними водами, сміттям, якщо воно потрібне, повинне містити

запис про те, що судно виконує винятково рейси в межах особливих районів або арктичних вод або є високошвидкісним судном для цілей вимог, викладених в 2.2, і характер рейсу встановлений; і

.3.5 скинута кількість, час і порт скидання реєструються в частині I Журналу нафтових операцій.

Не застосування вимог допускається за рішенням Адміністрації.

2.2.1.6 Запобігання розливів при операціях по бункеруванню нафтопродуктами.

.1 При розміщенні приймальних пристроїв для рідкого палива або інших нафтопродуктів, що використовуються для забезпечення функціонування судна, іншому, ніж зазначене в 2.5, місце розташування цих приймальних пристроїв повинне мати на палубі огороження у вигляді штаб висотою не менше 300мм.

Рекомендується застосування спеціальних приймальних станцій, аналогічних необхідним на пасажирських судах, згідно з пунктом 13.6.2 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

.2 При наявності на судні приміщень для транспортування або зберігання рідкого палива місткістю більше 100м³, повинні виконуватися вимоги 2.5 у повному обсязі.

2.2.2 Обладнання для фільтрації нафти.

2.2.2.1 Обладнання для фільтрації нафти, зазначене в 2.2.1.1, повинне мати схвалену Регістром конструкцію і бути таким, щоб після проходження через нього будь-якої нафтовмісної суміші, що скидається в море, вміст нафти не перевищував 15млн⁻¹. При розгляді конструкції такого обладнання Регістр приймає до уваги технічні вимоги, рекомендовані ІМО.

2.2.2.2 Обладнання для фільтрації нафти, зазначене в 2.2.1.2, повинне відповідати вимогам 2.2.2.1. Крім того, воно повинне оснащуватися сигнальними пристроями, які включаються, коли цей рівень не може підтримуватися. Система також повинна бути обладнана пристроями, що забезпечують автоматичне припинення будь-якого скидання нафтовмісних сумішей, коли вміст нафти в стоці перевищує 15млн⁻¹. При розгляді конструкції такого обладнання Регістр приймає до уваги технічні вимоги, рекомендовані ІМО.

2.2.2.3 Обладнання для фільтрації нафти, зазначене в 2.2.2.1 і 2.2.2.2, є судновою установкою очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ і може включати будь-яку комбінацію сепаратора або апарата для коагуляції, а також єдину установку, призначену для виробництва стоку із вмістом нафти не більше 15млн⁻¹.

2.2.2.4 Технічні вимоги, викладені в 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5 цієї частини Правил, застосовуються:

.1 до обладнання, встановленого на судах, кіль яких закладений або які перебувають у подібній стадії побудови 1 січня 2005 року або після цієї дати; і

.2 до нового обладнання, встановленого 1 січня 2005 року або після цієї дати на судах, кіль яких був закладений або які перебували в подібній стадії побудови до 1 січня 2005 року, наскільки це доцільно і практично здійснено.

2.2.2.5 Обладнання, встановлене на судах, кіль яких був закладений або які перебували в подібній стадії побудови до 1 січня 2005 року, повинне відповідати:

.1 Рекомендації з міжнародних технічних вимог до експлуатаційних характеристик і випробувань обладнання для сепарації нафтоводяних сумішей і приладів для визначення вмісту нафти, прийнятої резолюцією А.393(X), відносно обладнання, встановленого на судах 4 листопада 1978 року або після цієї дати; або

.2 Керівництву і технічним вимогам, прийнятим резолюцією МЕРС.60(33), відносно обладнання для запобігання забрудненню, встановленого на судах 30 квітня 1994 року або після цієї дати. У разі добровільної модернізації такого обладнання, з метою підвищення його продуктивності під час обробки емульгованої нафти, так, щоб дія суднової установки очищення нафтовмісних вод з руйнування емульсії, яка має забезпечуватись шляхом встановлення додаткового устаткування, воно могло бути рівноцінним обладнанню, що відповідає вимогам 2.2.3, 2.2.4 та 2.2.5 цієї частини Правил, тобто резолюції МЕРС.107(49). Таке додаткове устаткування має відповідати вимогам 2.2.6; або

.3 вимогам, що містяться в 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5 цієї частини Правил, відносно обладнання для запобігання забрудненню, встановленого на судах 1 січня 2005 року або після цієї дати, наскільки це доцільно і практично здійснено.

Вимоги резолюцій А.393(X) або МЕРС.60(33) не застосовуються до суден, до яких застосовуються вимоги, викладені в 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5 цієї частини Правил.

2.2.2.6 Мінімальні вимоги щодо схвалення обладнання для запобігання забрудненню:

.1 суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} повинна бути випробувана для схвалення типу відповідно до процедур, зазначених в частині 1 додатка до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70), за умови проведення екологічних випробувань, установлених у частині 3 додатка до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70); і

.2 попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} повинний бути випробуваний для схвалення типу відповідно до частини 2 додатку до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70), за умови проведення екологічних випробувань, установлених у частині 3 додатку до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70).

2.2.2.7 Установлення суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} на судні повинне бути виконане таким чином, щоб під час експлуатації судна номінальна пропускна здатність на 15млн^{-1} не могла бути перевищена, за рахунок:

.1 застосування насосів, пропускна здатність яких дорівнює або менше пропускної здатності сепаратора нафтовмісних вод на 15млн^{-1} ;

.2 постійного обмеження надходження води в сепаратор нафтовмісних вод на 15млн^{-1} у тих випадках, коли до обладнання можливе приєднання насосів більшої пропускної здатності.

2.2.2.8 Для можливості перевірки під час експлуатації судна роботи суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} при закритому бортовому зливальному клапані, а також попереджувального сигналізатора на 15млн^{-1} із пристроєм автоматичного припинення скидання, на ділянці зливального трубопроводу між бортовим зливальним клапаном і пристроєм автоматичного припинення скидання повинний бути передбачений відвід із клапаном для зливання води назад у лляла або збірний танк нафтовмісних вод.

2.2.3 Суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} .

.1 Суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} повинна мати надійну конструкцію, розраховану для суднового застосування з урахуванням її передбачуваного розміщення на судні.

.2 Будь-які частини, що рухаються, суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} , призначеної для установлення в місцях можливої наявності займистих повітряних сумішей або в інших небезпечних зонах, повинні мати конструкцію, що запобігає можливість утворення статичної електрики. Будь-яке електрообладнання, що є частиною установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} , повинне відповідати вимогам розділу 2 частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

.3 суднова установка очищення нафтовмісних вод 15млн^{-1} повинна бути спроектована для автоматичної роботи із призначенням безвахтового обслуговування, щонайменше, протягом 24 годин, проте повинні бути передбачені надійні заходи для виключення будь-якого скидання у випадку несправності.

Включення суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} повинне бути передбачене в ручному керуванні. Вимикання суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} повинне бути передбачене при автоматичній роботі і ручному керуванні.

.4 Зміна речовини, що подається в суднову установку очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} , від нафтовмісних трюмних вод до нафти, від нафтовмісних трюмних вод до емульгованих трюмних вод або від нафти і/або води до захоплювання повітря не повинне приводити до зливу за борт будь-якої суміші із вмістом нафти більше 15млн^{-1} .

.5 Система повинна вимагати мінімальної підготовки для уведення її в дію. Що стосується обладнання, яке використовується для очищення нафтовмісних вод машинного відділення, то для

уведення цієї системи в дію не повинна виникати необхідність у регулюванні клапанів і іншого обладнання.

.6 Всі робочі вузли і деталі суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} , що підлягають періодичному контролю і обслуговуванню або піддаються зношуванню і поломці, повинні бути легкодоступні для технічного обслуговування.

.7 Конструкція суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} повинна забезпечувати надійну роботу при нахилі на кут $22,5^\circ$ у будь-якій площині від нормального робочого положення.

.8 Обладнання, що працює при надлишковому тиску, повинне бути постачене запобіжними пристроями.

Запобіжний пристрій повинний бути відрегульований на тиск: $p_{\text{відкр}} = 1,1p$,

де p - робочий тиск.

.9 Деталі суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} , що працюють при надлишковому тиску, до нанесення на них захисних покриттів повинні бути випробувані пробним гідравлічним тиском: $p_{\text{пр}} = 1,1p$,

де: p - робочий тиск.

Допускається випробування деталей роздільно по порожнинах пробним тиском, призначеним відповідно до робочого тиску в кожній порожнині.

.10 подача обслуговуючих насосів повинна відповідати пропускній здатності суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} . У жодному разі подача обслуговуючих насосів не повинна перевищувати більше ніж в 1,5 рази пропускну здатність суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} .

.11 повинна бути передбачена можливість осушення суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} .

.12 Якщо в конструкції суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} передбачений підігрів нафтовмісної суміші, він може здійснюватися за допомогою парових або водяних змішувачів. Електропідігрів допускається за умови виконання вимог 15.3 частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

.13 Суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} , насоси та інше обладнання повинні бути оснащені приладами для контролю тиску, температури і рівня, а також системою аварійно-попереджувальної сигналізації і захисту.

.14 Якщо до складу суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} входить сепаратор відцентрового типу, він повинний відповідати вимогам 5.4 частини IX «Механізми» Правил класифікації та побудови морських суден.

.15 Суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} , насоси та інше обладнання в місцях можливого витoku нафтовмісних вод повинні бути постачені пристроями для збирання витоків, що задовольняють вимогам 13.5 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

.16 На вертикальних ділянках трубопроводу для входу нафтовмісної води і зливання очищеної води із суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} повинні бути передбачені пристрої для добору проб, схваленої Регістром конструкції. Рекомендовані конструкції пристроїв для добору проб із напірних та із приймальних (для вакуумної суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1}) трубопроводів, наведені на рис. 2.2.3.16 -1 і 2.2.3.16-2 відповідно.

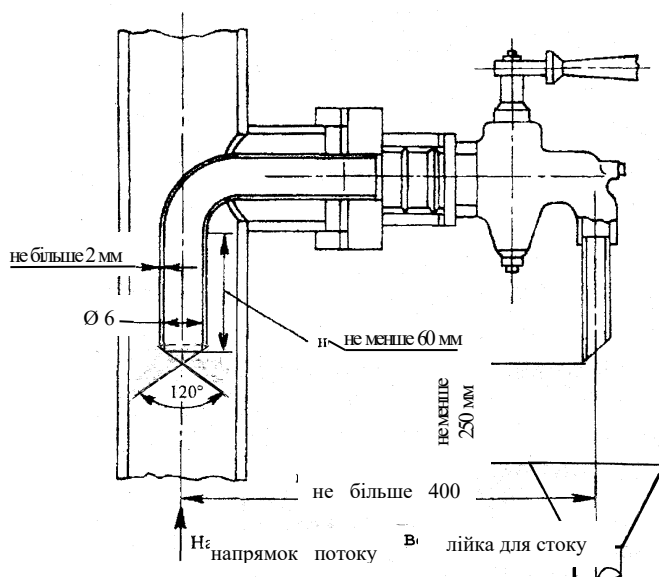


Рис. 2.2.3.16-1 Пристрій для добору проб із напірних трубопроводів.

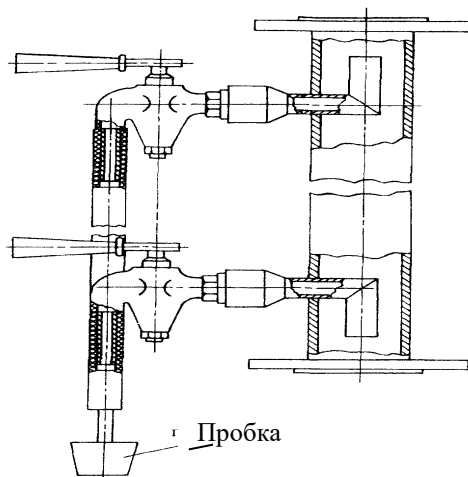


Рис. 2.2.3.16-2 Пристрій для добору проб із приймальних трубопроводів.

За погодженням із Регістром допускається установлення пристрою для добору проб тільки на зливі очищеної води, як можна ближче до випускного отвору суднової установки очищення нафтовмісних вод.

.17 Якщо є обмеження (робочі і/або настановні), які Регістр вважає необхідними, це повинне бути зазначене в прикріпленій до обладнання табличці.

.18 Рекомендована пропускна здатність суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} , залежно від валової місткості судна, наведена в таблиці 2.2.3.18.

Таблиця 2.2.3.18

Валова місткість судна	Рекомендована пропускна здатність суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} ($\text{м}^3/\text{год}$)
400 і більше, але менше 1600	0,5
1600 і більше, але менше 4000	1,0
4000 і більше, але менше 15000	2,5
15000 і більше	5,0

2.2.4 Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} .

.1 Ці технічні вимоги поширюються на попереджувальні сигналізатори на 15млн^{-1} .

.2 Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} повинний бути стійким до корозії в умовах морського середовища.

.3 Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} , призначений для установки в місцях можливої наявності займистих повітряних сумішей, повинний відповідати вимогам розділу 2 частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

Будь-які частини, що рухаються, сигналізатора на 15млн^{-1} , встановленого в небезпечній зоні, повинні мати конструкцію, що запобігає можливості утворення статичної електрики.

.4 Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} повинний надійно працювати в кліматичних умовах і при механічних впливах відповідно до **2.1** частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден. Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} повинний надійно працювати при нахилі на кут $22,5^\circ$ у будь-якій площині від нормального робочого положення.

.5 Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} повинний бути оснащений електричним/ електронним пристроєм, попередньо настроєним виробником на спрацювання, коли вміст нафти в стоці перевищує 15млн^{-1} з одночасною подачею команди на керування автоматичним запірним пристроєм для припинення скидання за борт. Цей пристрій повинний також автоматично спрацьовувати при будь-якій несправності, коли сигналізатор вийде з ладу, коли йде прогрів пристрою або коли пристрій знеструмлений у силу інших причин. Світлові і звукові сигнали повинні бути виведені до місця несення вахти обслуговуючим персоналом.

.6 Попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} повинний реєструвати дату, час і стан сигналу, а також робочий стан суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн^{-1} .

Пристрій, що реєструє, повинний також зберігати дані щонайменше за останні вісімнадцять місяців і повинний бути здатний відображати або друкувати протокол для офіційних перевірок, якщо це буде потрібно. У випадку заміни попереджувального сигналізатора на 15млн^{-1} повинні бути передбачені засоби, що забезпечують, щоб зареєстровані дані залишалися на судні протягом 18 місяців.

.7 Повинна бути передбачена індикація «млн⁻¹». На індикацію «млн⁻¹» не повинні впливати емульсія і/або сорт нафти, з огляду на те, що випробна рідина, докладно описана в **1.2.4** частини **1** додатка до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70), вважається такою, що представляє суміш, наявність якої можна припускати в ллялах машинного приміщення судна.

.8 Час спрацювання попереджувального сигналізатора на 15млн^{-1} , тобто час, що пройшов з моменту зміни складу проби, що надходить у попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} , і до індикації «млн⁻¹», що показує остаточний результат, не повинний перевищувати 5 секунд.

.9 Точність попереджувального сигналізатора на 15млн^{-1} повинна бути в межах $\pm 5\text{млн}^{-1}$. Точність попереджувального сигналізатора повинна залишатися в зазначених межах незалежно від наявності забруднюючих речовин, інших ніж нафта, а подача енергії повинна відхилятися на 10% від проектної величини, тобто відносно електричного струму, стисненого повітря тощо.

.10 Точність попереджувальних сигналізаторів на 15млн^{-1} повинна перевірятися під час оглядів для поновлення Свідоцтва ЮРР відповідно до інструкцій підприємства - виробника. Калібрувати попереджувальний сигналізатор на 15млн^{-1} на борту судна необов'язково, але допускається його випробування на судні відповідно до інструкцій підприємства - виробника. Як альтернатива прилад може замінитися відкаліброваним попереджувальним сигналізатором на 15млн^{-1} .

Свідоцтво про калібрування попереджувального сигналізатора на 15млн^{-1} , що підтверджує дату останньої калібрувальної перевірки, повинне зберігатися на судні для цілей перевірки. Перевірки точності можуть виконуватися тільки підприємством - виробником або особами, уповноваженими підприємством - виробником.

.11 Рекомендується передбачити наявність на борту судна простих пристроїв для перевірки відхилень і повторюваності показань приладу, а також можливості повторної установки приладу на «нуль».

.12 Попереджувальний сигналізатор повинний бути постачений чіткими написами або загальноприйнятими символами, що вказують на його призначення і дію.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

Для запобігання навмисного включення попереджувальних сигналізаторів на 15млн⁻¹ повинне бути передбачене наступне:

.12.1 при кожному доступі до попереджувального сигналізатора на 15млн⁻¹, що виходить за межі необхідних вимог пункту **2.2.4.11**, потрібне зняття пломби; і

.12.2 попереджувальний сигналізатор на 15млн⁻¹ повинний мати таку конструкцію, щоб сигнал включався завжди, коли для очищення або установки на «нуль» використовується чиста вода.

.13 У попереджувальному сигналізаторі на 15млн⁻¹ не повинні утримуватися і використовуватися речовини, що мають небезпечні властивості, якщо не прийняті відповідні схвалені Адміністрацією заходи для усунення будь-яких небезпек, які можуть бути викликані такими речовинами.

.14 Конструкція попереджувального сигналізатора повинна забезпечувати можливість надійного кріплення.

.15 Попереджувальний сигналізатор на 15млн⁻¹ повинний бути змонтований на судні щодо суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ таким чином, щоб загальний час спрацювання (включаючи час спрацювання самого сигналізатора) у проміжку часу між початком зливання води з вмістом нафти більше 15млн⁻¹ із суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ і припиненням зливання води за борт при спрацюванні автоматичного запірнього пристрою був мінімальним, у будь-якому випадку цей час не повинний перевищувати 20 секунд.

.16 Змонтований на судні пристрій для відведення нафтовмісної води із злиального трубопроводу суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ до попереджувального сигналізатора на 15млн⁻¹ повинний забезпечувати потік води з необхідним тиском і витратою.

.17 Система добору проб повинна забезпечувати відповідність проб, що добираються, складу стоку. Місця добору проб повинні бути передбачені на всіх зливальних трубопроводах, які підлягають контролю.

Пристрої, що перебувають на борту судна, для добору проб зі злиального трубопроводу суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ до попереджувального сигналізатора на 15млн⁻¹, повинні забезпечувати повну відповідність проб складу стоку з належними тиском і витратою.

Пристрій добору проб повинний розташовуватися на вертикальній ділянці злиального трубопроводу. Установлення його на горизонтальній ділянці може бути допущене Регістром, якщо забезпечене повне заповнення всього перетину злиальної труби рідиною протягом усього часу скидання.

2.2.5 Пристрій автоматичного припинення скидання.

.1 Пристрій автоматичного припинення скидання повинний забезпечувати припинення скидання нафтовмісної суміші за сигналом приладу, зазначеного в **2.2.4**.

.2 Пристрій автоматичного припинення скидання повинний складатися із клапанного пристрою, встановленого на трубопроводі суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15млн⁻¹ для випуску стоку за борт, що автоматично направляє скидання суміші стоку в суднові ляля або стічну цистерну, коли вміст нафти в стоці перевищує 15млн⁻¹.

2.2.6 Додаткове устаткування, що модернізує обладнання для фільтрації нафти

2.2.6.1 Загальні положення

Ці вимоги застосовуються при модернізації систем, встановлених до 1 січня 2005 року на судах, обладнання для фільтрації нафти яких було схвалене відповідно до резолюції МЕРС.60(33) і зазначеного в **2.2.2.5.2**.

Найкращою мірою по запобіганню забрудненню нафтовмісними ляльними водами є інтегрована система обробки нафтовмісних трюмних вод (IBITS) відповідно до Керівництва згідно з циркуляром МЕРС.1/Circ.642. IBITS запобігає утворенню нафтовмісних ляльних вод. Враховуючи труднощі при встановленні повної IBITS на існуючих судах, слід серйозно розглядати питання про попереднє очищення нафтовмісних трюмних вод, наприклад, про встановлення системи води першого контуру між збірними колодязями і стічною цистерною для видалення з нафтовмісних трюмних вод домішок

шляхом спливання або відстоювання, що є ефективним способом запобігання забрудненню суднової установки очищення нафтовмісних вод.

2.2.6.2 Область застосування

Ці вимоги застосовуються до додаткового устаткування подальшого очищення для модернізації обладнання фільтрації нафти, що відповідає вимогам резолюції МЕРС.60(33), з метою підвищення його продуктивності під час обробки емульгованої нафти, так, щоб дія суднової установки очищення нафтовмісних вод з руйнування емульсії, яка має забезпечуватись шляхом встановлення додаткового устаткування, могла бути рівноцінною дії обладнання, наведеного в 2.2.3 - 2.2.5.

2.2.6.3 Варіанти модернізації

Устаткування для модернізації існуючого обладнання для фільтрації нафти може бути представлено двома наступними типами:

.1 Устаткування, яке може модернізувати конкретну конструкцію обладнання для фільтрації нафти. Таке устаткування має випробовуватись згідно з частиною 1 технічних вимог до випробувань, які містяться в додатку до Керівництва, прийнятого резолюцією МЕРС.205(62), і має бути з'єднане з обладнанням для фільтрації нафти, що відповідає резолюції МЕРС.60(33), а також бути схваленого типу, з урахуванням положень Керівництва, прийнятого резолюцією МЕРС.205(62), для використання в поєднанні з цією конкретною конструкцією обладнання, що пройшло випробування, для фільтрації нафти, які враховують:

- екологічні випробування, що містяться в частині 3 додатка до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70), і
- обмежуючі умови сертифікації модернізованого обладнання;

.2 Устаткування яке може модернізувати будь-яку конструкцію обладнання для фільтрації нафти, що відповідає вимогам резолюції МЕРС.60(33). Таке устаткування має випробовуватись відповідно до частини 2 технічних вимог до випробувань, які містяться в додатку до Керівництва, прийнятого резолюцією МЕРС.205(62), і бути схваленого типу, з урахуванням положень зазначеного вище Керівництва, для використання в поєднанні з будь-якою конструкцією обладнання для фільтрації нафти з урахуванням:

- екологічних випробувань, вимоги до яких містить частина 3 додатку до резолюції МЕРС.107(49) з поправками резолюцією МЕРС.285(70), і
- обмежуючих умов сертифікації модернізованого обладнання.

2.2.6.4 Технічні вимоги до додаткового устаткування

.1 Додаткове устаткування повинне мати міцну конструкцію і бути придатним для використання на судні з урахуванням його передбачуваного розміщення на ньому.

.2 Якщо таке устаткування встановлюється в місцях, де може утворюватися вогнебезпечна атмосфера, воно має відповідати необхідним правилам безпеки для таких приміщень. Будь-яке електрообладнання, що є частиною додаткового устаткування, має розташовуватись в безпечному районі або має бути схвалене Регістром, як безпечне для використання в небезпечному районі. Будь-які рухомі частини, що встановлюються в небезпечних районах, мають розташовуватись так, щоб уникати утворення статичної електрики.

.3 Додаткове устаткування має бути спроектоване так, щоб функціонувати в автоматичному режимі в поєднанні з існуючим обладнанням.

.4 Додаткове устаткування має вимагати мінімальної уваги для приведення його в дію. Стосовно устаткування, що використовується для ллял машинних відділень, не повинна виникати необхідність коригування клапанів та іншого обладнання для приведення додаткового устаткування в дію. Устаткування має працювати, щонайменше, протягом 24 годин в нормальному режимі без обслуговування.

.5 Слід розуміти, що повне схвалення типу з використанням випробувальної рідини С має здійснюватися без перерв на контроль, очищення або обслуговування сепаратора лляльних вод. Це

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою
випробування розглядається як імітація автоматичної роботи обладнання протягом 24 годин, що не потребує уваги екіпажу.

.6 Слід розуміти, що суднова установка очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} має працювати безперервно і в автоматичному режимі.

.7 Усі рухомі частини додаткового устаткування, які схильні до зносу і пошкодження, мають бути легкодоступними для технічного обслуговування.

2.2.6.5 Вимоги до монтажу додаткового устаткування

.1 Наявне обладнання для фільтрації нафти за номінальною пропускною спроможністю має відповідати додатковому устаткуванню.

.2 Додаткове устаткування має встановлюватись між існуючим обладнанням для фільтрації нафти і точкою відбору проб, передбаченою для цілей перевірки на судні.

.3 Додаткове устаткування має забезпечуватись жорстко закріпленою табличкою із зазначенням експлуатаційних або монтажних обмежень, які вважають за необхідне виготовлювач або Регістр.

.4 На судні, оснащеному додатковим устаткуванням, має постійно знаходитись копія інструкції з його експлуатації і технічного обслуговування.

.5 Для цілей перевірки на судні точка добору проб має бути передбачена у вертикальній секції трубопроводу для стоку води якомога ближче до сепаратора, вказаного в **2.2.3.14**, і випускного отвору додаткового устаткування. Мають бути передбачені засоби рециркуляції за випускним отвором додаткового устаткування або поряд з ним, щоб дозволити проведення випробувань суднової установки очищення нафтовмісних вод на 15 млн^{-1} , включаючи попереджувальний сигналізатор на 15 млн^{-1} і пристрій автоматичного припинення скидання, якщо вони встановлені, при закритому забортному отворі.

Попереджувальний сигналізатор на 15 млн^{-1} , якщо він встановлений, має відповідати вимогам **2.2.4**.

2.3 ЗАХИСТ НАФТОВОГО ПАЛИВНОГО ТАНКА

2.3.1 Вимога щодо захисту нафтових паливних танків застосовується до всіх суден загальною місткістю паливних танків 600 м^3 і вище, які поставлені 1 серпня 2010 року або після цієї дати, як визначено в **2.1** частини «Загальні положення» Правил.

2.3.2 Вимога по захисту нафтових паливних танків при визначенні розташування танків, які використовуються для перевезення нафтового палива, не обмежує положення **3.1.3** відносно вимог до корпусу і подвійного дна на нафтових танкерах.

2.3.3 Вимоги по захисту нафтових паливних танків повинні застосовуватися до всіх танків нафтового палива за винятком малих нафтових паливних танків, якими є паливні танки максимальної індивідуальної місткості не більше 30 м^3 , за умови, що загальна місткість таких виключених танків не перевищує 600 м^3 .

2.3.4 Місткість окремих танків нафтового палива не повинна перевищувати $2\,500 \text{ м}^3$.

2.3.5 На суднах, за винятком самопіднімальних бурових установок, із загальною місткістю нафтового палива 600 м^3 і вище, танки нафтового палива повинні бути розташовані вище теоретичної лінії обшивки днища корпусу:

.1 при цьому не менше відстані h , як зазначено нижче:

$h = B/20 \text{ м}$ або $h = 2,0 \text{ м}$, залежно від того, що менше.

Мінімальна величина $h = 0,76 \text{ м}$.

У районі закруглення скули і у місцях без чітко позначеного закруглення скули границя танка нафтового палива повинна проходити паралельно лінії плоского днища на міделі, відповідно до рис. 2.3.5*.

.2 на суднах, спроектованих зі скегом, розташованим у діаметральній площині, скег не повинний розглядатися як такий, що забезпечує захист паливних танків. Для району в межах ширини скега

відстань h необхідно вимірювати перпендикулярно до лінії, паралельної основній лінії днищової обшивки, як показано на рис. 2.3.5-2*.

.3 на суднах, спроектованих з постійним диферентом, основна лінія не повинна використовуватися як точка відліку. Відстань h необхідно вимірювати перпендикулярно до теоретичної лінії днищової обшивки на відповідних шпангоутах, у районі яких повинний забезпечуватися захист паливних танків.

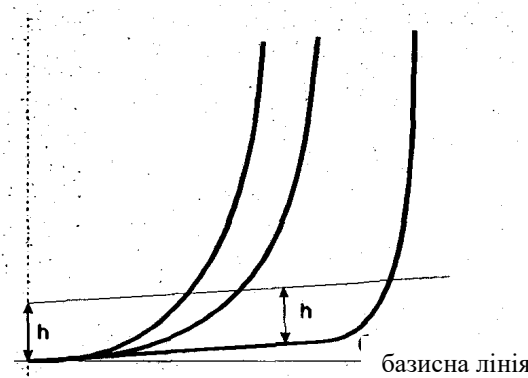


Рис. 2.3.5. Границя нафтового паливного танка.

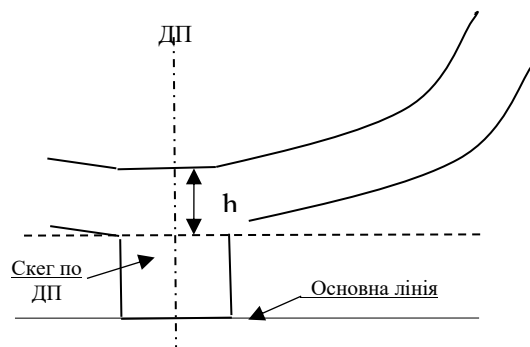


Рис. 2.3.5-2. Границя нафтового паливного танка на суднах із скегом в діаметральній площині.

.4 на суднах, спроектованих з підйомом днища, відстань $1,5h$ (див. відповідно 2.3.6, 2.3.7) необхідно вимірювати від теоретичної лінії днищової обшивки, але під прямим кутом до основної лінії, як показано на рис. 2.3.5-4*.

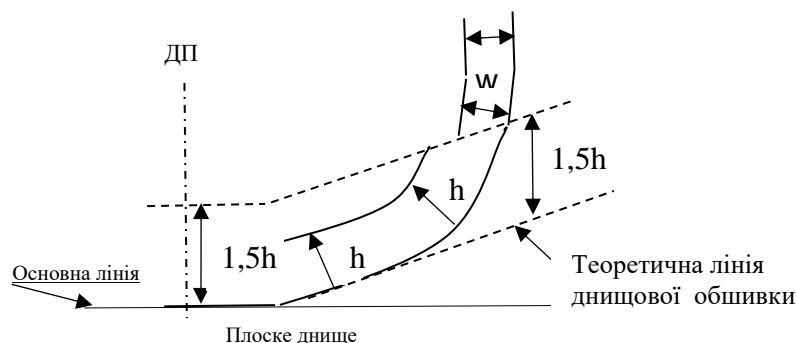


Рис. 2.3.5-4. Границя нафтового паливного танка на суднах із підйомом днища

2.3.6 На суднах із загальною місткістю нафтового палива 600 м^3 або більше, але менше 5000 м^3 , танки нафтового палива повинні бути розташовані усередину від теоретичної лінії зовнішньої обшивки борту на відстані не менше, ніж відстань w , що, як показано на Рис. 2.3.7, вимірюється під прямим кутом до обшивки у будь-якому поперечному перерізі судна, як зазначено нижче:

$$w = 0,4 + 2,4 C / 20\,000, \text{ мм} \quad (2.3.6)$$

де C – загальний обсяг нафтового палива судна, включаючи обсяг малого нафтового паливного танка, у м^3 при заповненні танка на 98%.

Мінімальна величина $w = 1,0\text{ м}$, проте для окремих танків з місткістю нафтового палива менше 500 м^3 , мінімальна величина може становити не менше $0,76\text{ м}$.

2.3.7 На суднах із загальною місткістю нафтового палива 5000 м^3 і більше танки нафтового палива повинні бути розташовані усередину від теоретичної лінії зовнішньої обшивки борту на відстані не менше, ніж відстань w , що, як показано на рис. 2.3.7*, виміряється під прямим кутом до обшивки у будь-якому поперечному перерізі судна, як зазначено нижче:

$$w = 0,5 + C / 20\,000, \text{ м} \quad (2.3.7)$$

або $w = 2,0 \text{ м}$, залежно від того, що менше.

Мінімальна величина $w = 1,0 \text{ м}$.

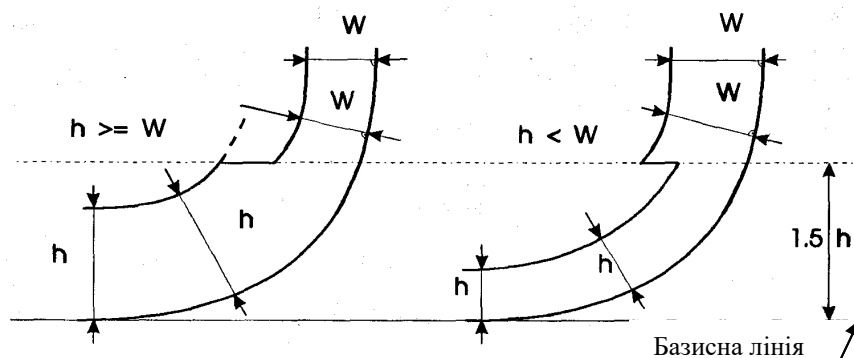


Рис.2.3.7. Границя нафтового паливного танка

Примітка: * Літерні позначення на рис. 2.3.5, 2.3.5-2, 2.3.5-4, 2.3.7: h, W відповідають наступним літерним позначенням, що наведені у тексті цього підрозділу: h, w – відповідно.

2.3.8 Трубопроводи нафтового палива, розташовані на відстані від днища судна меншій ніж h , як визначено в 2.3.5, або від борта судна меншій ніж w , як визначено в 2.3.6 і 2.3.7, повинні бути обладнані клапанами або аналогічними закриваючими пристроями в межах танка нафтового палива або в безпосередній близькості до нього.

Клапани повинні розташовуватися на відстані від днища не менше ніж $h/2$.

Клапани танків, які дозволяється розташовувати на відстані меншій, ніж h або w від днища і борта судна відповідно, згідно до вимог 2.3.12, що встановлюють норми з аварійного виливання палива, можуть розташовуватися на відстані меншій ніж h або w .

Ці клапани повинні приводитися в дію з легко доступного закритого приміщення, у яке можна потрапити з ходового містка або центрального поста керування в машинному відділенні без необхідності виходу на відкриті палуби надводного борта або надбудови. Клапани повинні закриватися у випадку відмови системи дистанційного керування (відмова в закритій позиції) і повинні бути постійно закриті в морі завжди, коли танк містить нафтове паливо, за винятком їхнього відкриття під час перекачування нафтового палива.

Газовідвідні та переливні труби танків нафтового палива можуть розташовуватися на відстані від борта судна меншій, ніж w .

2.3.9 Приймальні колодязі в танках нафтового палива можуть проникати в подвійне дно нижче границі, позначеної відстанню h , за умови, що такі колодязі настільки малі, наскільки це практично здійснено з урахуванням розмірів приймального відростка трубопроводу і займаного простору, при цьому відстань між дном колодязя і днищової обшивкою повинна бути не менша, ніж $h/2$.

2.3.10 Для цілей обслуговування і огляду будь-які танки нафтового палива, які не межують із зовнішньою обшивкою, не повинні перебувати ближче до обшивки днища, ніж найменша величина h , визначена в 2.3.5 (див. рис. 2.3.5, 2.3.5-2, 2.3.5-4), і не ближче до бортової обшивки, ніж застосовна величина w , визначена в 2.3.6 або 2.3.7.

2.3.11 При проектуванні судна повинні бути враховані загальні питання безпеки по захисту нафтових паливних танків, включаючи необхідність обслуговування та огляду бортових танків або відсіків і танків або відсіків подвійного дна.

2.3.12 Вимоги щодо допустимих норм аварійного виливання палива.

2.3.12.1 Як альтернатива вимогам, викладеним в **2.3.5** і **2.3.6** або **2.3.7**, судна повинні відповідати нормам аварійного виливання палива, обумовлених згідно вимог пункту 11 Правила 12А Додатку I до Конвенції МАРПОЛ.

2.3.13 На суднах категорії **A** і **B**, які перебувають в стадії побудови 1 січня 2017 року або після цієї дати, у випадку їх експлуатації в Полярних водах, в межах, визначених Полярним кодексом, прийнятим резолюцією МЕРС.264(68), усі паливні танки повинні знаходитися на відстані не менше 0,76м від зовнішньої обшивки. Це положення не застосовується до малих танків з максимальною місткістю не більше 30м³.

2.3.14 На суднах категорії **A** і **B**, інших, ніж нафтові танкери, які перебувають в стадії побудови 1 січня 2017 року або після цієї дати, у випадку їх експлуатації в Полярних водах, в межах, визначених Полярним кодексом, прийнятим резолюцією ІМО МЕРС.264(68), усі вантажні танки, які спроектовані і використовуються для перевезення нафти, повинні знаходитися на відстані не менше 0,76м від зовнішньої обшивки.

2.3.15 На нафтових танкерах категорії **A** і **B** дедвейтом менше 5000т, які перебувають в стадії побудови 1 січня 2017 року або після цієї дати, у випадку їх експлуатації в Полярних водах, в межах, визначених Полярним кодексом, прийнятим резолюцією ІМО МЕРС.264(68), вантажні танки по всій довжині повинні бути захищені:

- .1 танками або відсіками подвійного дна, що відповідають застосовним вимогам **3.1.3.5.1**, і
- .2 бортовими танками або відсіками, улаштованими згідно **3.1.3.3.1** і відповідають застосовним вимогам **3.1.3.5.2**.

2.4 ОБМЕЖЕННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО СКИДАННЯ НАФТИ

2.4.1 Обмеження скидання нафти.

2.4.1.1 З урахуванням положень, передбачених в **1.6.3** і в пунктах **2.4.1.2**, **2.4.1.3.1**, **2.4.1.4**, забороняється будь-яке скидання в море нафти або нафтовмісних сумішей із суден.

2.4.1.2 Скидання за межами особливих районів, за винятком арктичних вод.

Будь-яке скидання в море нафти або нафтовмісних сумішей із суден валовою місткістю 400 і більше забороняється, крім випадків, коли дотримуються одночасно всі наступні умови:

- .1 судно перебуває в дорозі* ;
- .2 нафтовмісна суміш оброблена за допомогою обладнання для фільтрації нафти, що відповідає вимогам **2.2.2**;
- .3 вміст нафти в стоці без його розведення не перевищує 15млн⁻¹ ;
- .4 на нафтових танкерах нафтовмісна суміш не походить із ллял відділення вантажних насосів; і
- .5 у випадку нафтових танкерів нафтовмісна суміш не змішана із залишками вантажу нафти.

2.4.1.3 Скидання в особливих районах.

.1 Будь-яке скидання в море нафти або нафтовмісних сумішей із суден валовою місткістю 400 і більше забороняється, крім випадків, коли дотримуються одночасно всі наступні умови:

- .1.1 судно перебуває в дорозі*;
- .1.2 нафтовмісна суміш оброблена за допомогою обладнання для фільтрації нафти, що відповідає вимогам **2.2.2.2**;
- .1.3 вміст нафти в стоці без його розведення не перевищує 15млн⁻¹ ;
- .1.4 на нафтових танкерах нафтовмісна суміш не походить із ллял відділення вантажних насосів; і

.1.5 у випадку нафтових танкерів нафтовмісна суміш не змішана із залишками вантажу нафти.

.2 Відносно районів Антарктики будь-яке скидання в море нафти або нафтовмісних сумішей з будь-якого судна забороняється.

.3 Не забороняється судну, коли лише частина його шляху проходить по особливому району, робити за межами особливого району скидання відповідно до **2.4.1.3.1.2**.

2.4.1.4 Вимоги до суден валовою місткістю менше 400 у всіх районах, за винятком району Антарктики і арктичних вод.

2.4.1.4.1 У випадку судна валовою місткістю менше 400 нафта та всі нафтовмісні суміші повинні або зберігатися на борту для наступного скидання в приймальні споруди, або скидатися в море у відповідності з наступними положеннями:

.1 судно перебуває в дорозі*;

.2 на судні експлуатується обладнання, що забезпечує, щоб вміст нафти в стоці без його розведення не перевищував 15млн^{-1} ;

.3 на нафтових танкерах нафтовмісна суміш не походить із ллял відділення вантажних насосів; і

.4 у випадку нафтових танкерів нафтовмісна суміш не змішана із залишками вантажу нафти.

Примітка: * Термін «В дорозі» – означає, що судно рухається в морі за курсом або курсами, включно з відхиленнями від найкоротшого прямого шляху, завдяки якому, наскільки це практично здійснено для цілей навігації, приведе до розподілу будь-якого скидання в межах настільки великого району моря, наскільки це доцільно і практично здійснено.

2.4.1.5 Перекачування нафтових залишків у зв'язку з вантажем, що не є нафтою, у відстійні танки нафтових танкерів.

2.4.1.5.1 Перекачування нафтових залишків у зв'язку з вантажем, що не є нафтою, у відстійні танки нафтових танкерів повинне здійснюватися відповідно до вимог **3.3.1**.

2.4.1.5.2 Будь-які пристрої, що забезпечують скидання з ллял машинних відділень у відстійні танки, повинні включати відповідні засоби, що запобігають зворотне надходження рідкого вантажу або газу в машинне приміщення. Будь-які такі пристрої не є виключенням вимог **2.2.1** відносно обладнання для фільтрації нафти.

2.4.1.6 Загальні вимоги.

2.4.1.6.1 У всіх випадках, коли в безпосередній близькості від судна або його кільватерного струменя на поверхні води або під нею виявлені видимі сліди нафти, уряди Сторін Конвенції МАРПОЛ у межах своїх можливостей невідкладно розслідують стосовні до даного випадку факти для визначення, чи мало місце порушення положень, викладених в **2.4.1**.

2.4.1.6.2 Стік, що скидається в море, не повинний містити хімічних або інших речовин, кількість або концентрація яких є небезпечними для морського середовища, а також хімічних або інших речовин, уведених у стік з метою обійти умови скидання, установлені в **2.4.1**.

2.4.1.6.3 Нафтові залишки, які не можуть бути скинуті в море відповідно до положень, викладених в **2.4.1**, повинні зберігатися на борту для наступного скидання в приймальні споруди.

2.4.2 Розділення нафти і водяного баласту та перевезення нафти у форпикових танках.

2.4.2.1 На суднах валовою місткістю 4000 і більше, поставлених після 31 грудня 1979 року, як вони визначені в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, що не є нафтовими танкерами, і на нафтових танкерах валовою місткістю 150 і більше, поставлених після 31 грудня 1979 року, як вони визначені в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, приймання водяного баласту до танків нафтового палива не допускається, за винятком випадків, передбачених в **2.4.2.2**.

2.4.2.2 Якщо необхідність мати на борту велику кількість нафтового палива змушує приймати водяний баласт, що не є чистим баластом, у який-небудь із паливних танків для підтримки достатньої остійності та безпечних умов плавання, то такий водяний баласт зливається в приймальні споруди або скидається в море відповідно до вимог **2.4.1** і з використанням обладнання, зазначеного в **2.2.1.2**.

Відповідний запис про це повинний виконуватися в Журналі нафтових операцій.

2.4.2.3 На судні валовою місткістю 400 і більше, контракт на побудову якого укладений після 1 січня 1982 року або, при відсутності контракту на побудову, киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови після 1 липня 1982 року, нафта не повинна перевозитися у форпиковому танку або танку, розташованому до носу від таранної перегородки.

2.4.2.4 Всі інші судна, що не підпадають під вимоги **2.4.2.1** і **2.4.2.3**, повинні виконувати вимоги цих пунктів, настільки це доцільно і практично здійснено.

На цих суднах водяний баласт може перевозитися в танках для нафтового палива за умови, що такий водяний баласт скидається в море відповідно до вимог **2.4.1.2**, **2.4.1.3.1**, **2.4.1.3.3**, **2.4.1.4** або в приймальні споруди - відповідно до вимог **2.4.1.6.3**.

2.4.3 Журнал нафтових операцій, частина I «Операції в машинних приміщеннях».

2.4.3.1 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше і кожне судно валовою місткістю 400 і більше, що не є нафтовим танкером, повинне мати Журнал нафтових операцій, у якому повинна бути частина I «Операції в машинних приміщеннях». Журнал нафтових операцій у вигляді частини офіційного судового журналу, чи електронного журналу операцій, що підлягає схваленню Адміністрацією з урахуванням Керівництва, розробленого ІМО*, або в будь-якому іншому вигляді складається за формою, наведеною у Доповненні III до Додатку I до Конвенції МАРПОЛ.

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

2.4.3.2 Частина I «Операції в машинних приміщеннях» Журналу нафтових операцій повинна заповнюватися за принципом «від танка до танка», якщо це застосовно, у кожному випадку, коли на судні виконуються які-небудь із зазначених нижче операцій у машинних приміщеннях:

- .1** приймання баласту до танків нафтового палива або їхнє очищення;
- .2** скидання брудного баласту або промивної води з танків нафтового палива;
- .3** збирання і видалення нафтових залишків (нафтовмісних осадів і інших нафтових осадів);
- .4** скидання за борт або видалення іншим способом нафтовмісних вод, що накопичилися в машинних приміщеннях; і
- .5** бункерування палива або мастила наливом.

2.4.3.3 При скиданні нафти або нафтовмісної суміші, зазначеної в **1.6.3** цієї частини, а також при аварійному або іншому винятковому скиданні нафти, який не підпадає під дію **1.6.3**, у частині I Журналу нафтових операцій повинний бути зроблений запис із викладенням обставин і причин такого скидання .

2.4.3.4 Кожна операція, передбачена в **2.4.3.2**, докладно і без зволікання повинна бути зареєстрована в частині I Журналу нафтових операцій так, щоб усі записи в Журналі нафтових операцій, що стосовні до даної операції, були закінчені. Кожний запис про закінчену операцію повинний бути підписаний особою або особами командного складу, відповідальними за ці операції. Кожна заповнена сторінка Журналу нафтових операцій або група електронних записів повинна бути підписана капітаном судна.

На суднах, що мають Міжнародне Свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, записи в частині I Журналу нафтових операцій повинні виконуватися, щонайменше, на англійській, іспанській або французькій мові. Якщо також використовуються записи на офіційній національній мові держави, під прапором якої судно має право плавати, то у випадку суперечки або різночитання перевага віддається цим записам.

2.4.3.5 Будь-яка відмова обладнання для фільтрації нафти повинна реєструватися в частині I Журналу нафтових операцій.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

2.4.3.6 «Журнал нафтових операцій» повинний зберігатися на борту судна, за винятком суден без екіпажа, які буксируються, у такому місці, що легко доступне і дозволяє у будь-який час зробити перевірку Журналу нафтових операцій. «Журнал нафтових операцій» повинний зберігатися протягом трьох років після внесення в нього останнього запису.

2.4.4 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше, кожне судно валовою місткістю 150 і більше, якому видане Свідоцтво на перевезення шкідливих рідких речовин наливом, і кожне судно, що не є нафтовим танкером, валовою місткістю 400 і більше, повинні мати на борту судовий «План/Керівництво по системах поводження з нафтовмісними трюмними водами і нафтовими залишками (нафтовмісними осадами)*», схвалений Регістром.

Примітка: *Рекомендований обсяг і склад «Плану/Керівництва по системах поводження з нафтовмісними трюмними водами і нафтовими залишками (нафтовмісними осадами)» - згідно положень циркуляру МЕРС.1/Circ.642. «Додаткове керівництво по схваленню систем поводження з трюмними нафтовмісними водами і залишками».

2.5 ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ І ОБЛАДНАННЯ СУДЕН СТОСОВНО БОРОТЬБИ З РОЗЛИВАМИ НАФТИ

2.5.1 Загальні положення.

2.5.1.1 Область поширення.

.1 Вимоги **2.5** поширюються на нафтові танкери, комбіновані судна, а також на судна, що не є зазначеними вище, у яких на борту є приміщення для транспортування або зберігання нафти, крім судових запасів, включаючи самохідні та несамохідні бункерувальники, нафтоперекачувальні станції, станції по зачищенню трюмів і цистерн після нафтопродуктів, судна для збирання, зберігання, знешкодження та утилізації нафтовмісних відходів.

.2 Вимоги **2.5** поширюються на палубні конструкції, системи і обладнання, що запобігають потрапляння нафти за борт при розливах на палубі, і до судового обладнання для обмеження розтікання і збирання нафти, розлитої за бортом судна, при технологічних операціях з нафтою на судах, зазначених в **2.5.1.1.1**.

2.5.1.2 Визначення і пояснення.

Для цілей положень і вимог **2.5**, додатково до визначень і пояснень, наведених в **1.2**, прийняті наступні визначення:

.1 Загороджувальний сорбувальний бон – означає валик із сорбувального матеріалу, обмежуючий поширення нафти по палубі.

.2 Палубний нафтозбиральний комплект – означає набір засобів і матеріалів по ліквідації розливу нафти на палубі.

.3 Нанівпортик – означає отвір у фальшборті або комінгсі, що обгороджує, для стікання води з палуби.

.4 Сорбент – означає пористий, порошкоподібний або волокнистий матеріал, полегшуючий збирання нафти за рахунок її усмоктування, збільшення щільності і в'язкості.

.5 Судновий комплект по боротьбі з розливами нафти (БРН) – означає набір обладнання і матеріалів для локалізації і збирання пролитої у воду нафти.

.6 Технологічні операції з нафтою – означають будь-які переміщення нафти на борт судна, з борта судна, по палубі судна.

2.5.2 Конструкція і обладнання суден по обмеженню і ліквідації розливів нафти на палубі.

2.5.2.1 Палубні конструкції та системи.

.1 Вантажний район повинний мати на палубі огороження у вигляді комінгсів висотою: не менше - 300мм на нафтових танкерах; не менше – 150мм на судах, зазначених в **2.5.1.1.1**, що не є нафтовими танкерами.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

Комінгси, що обгороджують, повинні установлюватися уздовж борта, бути продовженням ширстрека і обладнуватися напівпортиками, які повинні закриватися під час вантажних операцій або операцій по здійсненню скидання.

.2 Для видалення з палуби пролітої нафти, у тому числі з ємності для приймання пролітої нафти маніфольда, повинна бути передбачена зливальна система, обладнана шпінгатами, зливальними трубами і цистерною, розташованою під маніфольдом.

.3 Зливальна цистерна повинна бути обладнана автономними засобами осушення.

.4 Місткість зливальної цистерни повинна враховувати розміри і вантажопідйомність судна, але в жодному разі повинна бути не менше 2,0м³.

.5 Зливальні отвори/шпінгати повинні мати пристрої для запобігання потрапляння води в зливальну цистерну після виконання вантажних операцій або операцій по здійсненню скидання.

2.5.2.2 Обладнання маніфольда і бункерувального вузла.

.1 Під вантажними й бункерувальними з'єднаннями маніфольда повинні бути постійно встановлені робочі платформи і передбачені ємності для приймання пролітої нафти, розташовані під робочою платформою.

.2 Робоча платформа і ємність для приймання пролітої нафти повинні простиратися за бункерувальні з'єднання, установлені в носовому і кормовому краях маніфольда. Глибина ємності для пролітої нафти повинна бути не менше 300мм.

.3 Для осушення ємності для приймання пролітої нафти повинні бути передбачені необхідні засоби з урахуванням типу судна і властивостей нафтопродуктів або нафтової суміші.

.4 Настил робочої платформи повинний бути виготовлений із ґрат, через які будь-який розлив нафти з маніфольда міг безперешкодно надходити в ємність для приймання пролітої нафти. Поверхня ґрат не повинна бути ковзною, а самі ґрати повинні складатися із знімних секцій, що забезпечують вільний доступ до ємності для приймання пролітої нафти.

.5 Найбільше піднесений край робочої платформи з боку борта повинний бути закруглений радіусом не менше 50мм для захисту вантажних і бункерувальних шлангів у процесі приєднання і від'єднання.

З метою захисту вантажних і бункерувальних шлангів від пошкоджень на борту судна повинний бути передбачений горизонтальний майданчик із закругленими краями. Радіус закруглення повинний бути таким, щоб він запобігав зламу шланга.

.6 У районі кожного бункерувального вузла повинне бути передбачене огороження, що забезпечує затримку можливих витоків нафти в кількості не менше 100кг. Верхня кромка огороження повинна підніматися над пристроєм для приєднання бункерувального шланга не менше ніж на 150мм. Огороження повинне закриватися під час бункерувальних операцій або бути обладнане кришкою в бризказащищеному виконанні.

2.5.2.3 Суднове обладнання для ліквідації розливу на палубі при технологічних операціях з нафтою.

.1 На суднах, зазначених в 2.5.1.1, повинні бути передбачені палубні нафтозбиральні комплекти для ліквідації розливу нафти на палубі при вантажних і бункерувальних операціях з нафтою.

.2 Палубні нафтозбиральні комплекти повинні забезпечувати обмеження розтікання і ефективне збирання нафти на палубі при розливі масою не менше 10кг.

.3 Палубний нафтозбиральний комплект повинний складатися із засобів, обладнання і виробів, наведених у табл. 2.5.2.3.3.

Таблиця 2.5.2.3.3

№	Найменування	Одиниця виміру	Кількість
1	Загороджувальний сорбувальний бон	м	Не менше 3
2	Сорбент	м ³	Не менше 0,15
3	Совок	шт.	1
4	Швабра сорбувальна	шт.	1

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

Закінчення табл. 2.5.2.3.3			
5	Серветка сорбувальна	шт.	3
6	Рукавички із нафгостійкого матеріалу	компл.	2
7	Респіратор	шт.	2
8	Одноразові мішки (тара)	шт.	Не менше 2

.4 Палубні нафтозбиральні комплекти повинні зберігатися на палубі поблизу місць приєднання вантажних і бункерувальних шлангів у контейнерах, які повинні мати плавучість, бризконепроникне закриття і кріпитися до корпусу судна.

.5 Контейнер повинний виготовлятися по документації, схваленій Регістром. Він повинний бути пофарбований яскраво-зеленою водостійкою фарбою і забезпечуватися табличкою з переліком виробів, що зберігаються в ньому.

2.5.3 Освітлення вантажної зони.

.1 Рівні освітленості на підступах до маніфольду повинні бути не менше 50 люксів за умови виконання вимірів на висоті 1м над палубою.

.2 Освітлена зона повинна простиратися до ватерлінії судна порожнем, досягаючи ділянок берегових причалів за бортом, на яких виконуються вантажні операції.

.3 Рівні освітленості ділянок робочої палуби, на яких не виконуються роботи, повинні мати мінімальну інтенсивність у середньому 10 люксів за умови виконання вимірів на висоті 1м над палубою.

3 ВИМОГИ ДО ВАНТАЖНОГО РАЙОНУ НАФТОВИХ ТАНКЕРІВ

3.1 КОНСТРУКЦІЯ

3.1.1 Танки ізольованого баласта (SBT).

Нафтові танкери дедвейтом 20 000 тонн і більше, поставлені після 1 червня 1982 року.

3.1.1.1 Кожний танкер для перевезення сирої нафти дедвейтом 20 000 тонн і більше і кожний нафтопродуктовоз дедвейтом 30 000 тонн і більше, поставлені після 1 червня 1982 року, як вони визначені в **1.2.19**, повинні бути обладнані танками ізольованого баласту, що задовольняють вимогам **3.1.1.2**, **3.1.1.3** і **3.1.1.4** або **3.1.1.5**.

3.1.1.2 Місткість танків ізольованого баласту повинна визначатися з умови забезпечення безпеки плавання судна в баластних рейсах без необхідності використання вантажних танків для прийняття водяного баласту, за винятком випадків, передбачених **3.1.1.3** і **3.1.1.4**. Проте, у всіх випадках місткість танків ізольованого баласту повинна бути, щонайменше, такою, щоб при будь-якому варіанті баластування на будь-якій ділянці рейсу, включаючи варіант, що складається з водотоннажності судна порожнем плюс тільки ізольований баласт, осадка і диферент судна задовольняли одночасно наступним умовам:

1 теоретична осадка на міделі d_m , м, (без урахування деформації судна) повинна бути не менше:

$$d_m = 2,0 + 0,002L; \quad (3.1.1.2.1)$$

2 осадка на носовому і кормовому перпендикулярах повинна відповідати осадці на міделі d_m , як це визначено по формулі (**3.1.1.2.1**), при диференті на корму не більше 0,015L;

3 осадка на кормовому перпендикулярі повинна забезпечувати повне занурення гребного гвинта (гвинтів).

3.1.1.3 У всіх випадках водяний баласт не повинний перевозитися у вантажних танках, за винятком:

1 тих рейсів, коли погодні умови настільки важкі, що, на думку капітана, необхідно мати у вантажних танках додатковий водяний баласт для забезпечення безпеки судна; і

2 виняткових випадках, коли особливий характер експлуатації нафтового танкера робить необхідним перевозити водяний баласт у кількості, що перевищує необхідну відповідно до **3.1.1.2**, за умови, що така експлуатація нафтового танкера підпадає під категорію виняткових випадків.

Наступні експлуатаційні операції нафтових танкерів розглядаються як такі, що підпадають під категорію виняткових випадків:

2.1 коли потрібно, щоб комбіновані судна експлуатувалися під низькими навантажувальними або розвантажувальними порталами;

2.2 коли потрібно, щоб танкери проходили під низьким мостом;

2.3 коли місцеві правила порту або каналу вимагають особливої осадки для цілей безпечного плавання;

2.4 коли навантажувальні та розвантажувальні пристрої вимагають, щоб танкер мав більшу осадку, ніж осадка, яка забезпечується при заповненні усіх танків ізольованого баласту;

2.5 коли правилами вимагається ретельна перевірка і/або виміри товщин сталевих конструкцій з використанням плотів; і

2.6 коли проводяться випробування танка гідростатичним тиском.

Такий додатковий водяний баласт повинний оброблятися і скидатися згідно вимог **3.3.1** і відповідний запис про це повинний бути зроблений в частині II Журналу нафтових операцій.

3.1.1.4 На танкерах для сирої нафти додатковий баласт, що допускається **3.1.1.3**, приймається у вантажні танки тільки у випадку, якщо ці танки були промиті сирою нафтою згідно вимог **3.3.2** до відходу з порту або терміналу вивантаження нафти.

3.1.1.5 Незважаючи на вимоги **3.1.1.2**, кількість і розміщення ізольованого баласту на нафтових танкерах довжиною менше 150м повинні задовольняти вимогам Регістра.

.1 Для визначення мінімальної осадки і диференту нафтових танкерів довжиною менше 150м, які повинні кваліфікуватися як нафтові танкери з ізольованим баластом (SBT), формули, наведені в **3.1.1.2**, повинні бути замінені формулами, наведеними Доповненні I до Єдиних тлумачень Додатку I до Конвенції МАРПОЛ;

.2 Нафтові танкери довжиною менше 150м повинні також відповідати вимогам **3.1.1.3** і **3.1.1.4**, для того щоб бути кваліфікованими як нафтові танкери з SBT.

Танкери для сирової нафти дедвейтом 40 000 тонн і більше, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати.

3.1.1.6 З урахуванням вимог **3.1.1.7**, кожний танкер для сирової нафти дедвейтом 40 000 тонн і більше, поставлений 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, повинний бути обладнаний танками ізольованого баласту, що задовольняють вимогам **3.1.1.2** і **3.1.1.3**.

3.1.1.7 Танкери для сирової нафти, зазначені в **3.1.1.6**, замість танків ізольованого баласту, можуть застосовувати метод очищення вантажних танків шляхом миття сировою нафтою у відповідності з положеннями **3.2.3** і **3.3.2**, якщо тільки танкер для сирової нафти не призначений для перевезення сирової нафти, не придатної для миття сировою нафтою.

Нафтопродуктовози дедвейтом 40 000 тонн і більше, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати.

3.1.1.8 Кожний нафтопродуктовоз дедвейтом 40 000 тонн і більше, поставлений 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, повинний бути обладнаний танками ізольованого баласту (SBT), що задовольняють вимогам **3.1.1.2** і **3.1.1.3** або, як альтернатива, повинні застосовуватися виділені для чистого баласту танки у відповідності з наступними положеннями:

.1 Нафтопродуктовоз повинний мати належну місткість танків, виділених винятково для чистого баласту, як він визначений в **1.2.46**, для того щоб задовольняти вимогам **3.1.1.2** і **3.1.1.3**.

.2 Пристрої та методи експлуатації виділених для чистого баласту танків повинні відповідати вимогам, установленим Адміністрацією. Ці вимоги повинні містити, принаймні, усі положення переглянутих Технічних вимог для нафтових танкерів з виділеними для чистого баласту танками (CBT), прийнятих резолюцією А.495(XII).

.3 Для забезпечення контролю за вмістом нафти у водяному баласті, що скидається, нафтопродуктовоз повинний бути обладнаний приладом для вимірювання вмісту нафти, схваленим Регістром.

.4 Кожний нафтопродуктовоз, який експлуатується з виділеними для чистого баласту танками, повинний бути забезпечений Керівництвом з експлуатації виділених для чистого баласту танків* з детальним описом системи і експлуатаційної технології. Таке Керівництво повинне задовольняти вимогам Регістру і містити усю інформацію, яка викладена в **3.1.1.8.2**. Якщо система, що виділена для чистого баласту піддавалась змінам, то відповідно повинне бути переглянуте і Керівництво з експлуатації.

Примітка: * Див. типову форму Керівництва в резолюції А.495(XII).

3.1.1.9 Для цілей визначення ємності CBT можуть включатися наступні танки:

.1 танки ізольованого баласту; і

.2 кофердами, а також форпикові та ахтерпикові танки, за умови, що вони використовуються винятково для перевезення водяного баласту і з'єднані стаціонарним трубопроводом з насосами водяного баласту.

3.1.1.10 Скидання баласту з виділених для чистого баласту танків повинне безупинно контролюватися (але не обов'язково реєструватися) приладом для вимірювання вмісту нафти, необхідним згідно **3.1.1.8.3**, так, щоб вміст нафти у водяному баласті, якщо він відзначається, міг періодично контролюватися. Не вимагається, щоб цей прилад для вимірювання вмісту нафти приводився в дію автоматично.

Нафтові танкери дедвейтом 40 000 тонн і більше, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, із СВТ і СОВ.

3.1.1.11 Нафтові танкери дедвейтом 40 000 тонн і більше, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в **1.2.18**, обладнані СВТ і СОВ і визначені як «танкери для сирової нафти/нафтопродуктів», повинні експлуатуватися в такий спосіб;

.1 вони повинні завжди експлуатуватися із СВТ, і ні сира нафта, ні нафтопродукти не повинні перевозитися у виділених для чистого баласту танках; і

.2 під час перевезення повного або часткового вантажу сирової нафти вони також повинні експлуатуватися з СОВ для обмеження нафтовмісних осадів.

3.1.1.12 Схвалені Адміністрацією/Регістром процедури для переходу з режиму СОВ на СВТ і навпаки, на танкерах із загальними або роздільними трубопроводами і насосними пристроями для операцій з вантажем і баластом СВТ повинні бути постійно застосовними доти, поки не буде дозволене перевезення сирової нафти в режимі СВТ.

Нафтовий танкер, розглянутий як танкер з ізолюваним баластом.

3.1.1.13 Будь-який нафтовий танкер, на якому не потрібно передбачати танки ізолюваного баласту у відповідності з **3.1.1.1**, **3.1.1.6** або **3.1.1.8**, може розглядатися як танкер з ізолюваним баластом за умови, що він відповідає, відповідно, вимогам **3.1.1.2**, **3.1.1.3** або **3.1.1.5**.

Нафтові танкери із спеціальним баластуванням, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати.

3.1.1.14 Нафтові танкери із спеціальним баластуванням, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в **1.2.18**:

.1 Якщо нафтовий танкер із спеціальним баластуванням, поставлений 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, має таку конструкцію або експлуатується таким чином, що, не звертаючись до використання водяного баласту, завжди задовольняє вимогам по осадці та диференту, викладеним в **3.1.1.2**, то він вважається задовольняючим вимоги до танків ізолюваного баласту, зазначених в **3.1.1.6**, за умови виконання всіх наступних вимог:

.1.1 методи експлуатації та баластування повинні бути схвалені Регістром;

.1.2 повинна бути досягнута згода між Адміністрацією (Регістром) і урядами відповідних держав порту учасників Конвенції МАРПОЛ (при необхідності), що вимоги по осадці та диференту виконуються за допомогою експлуатаційних методів; і

.1.3 Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою (ІОПП) (при його наявності/необхідності наявності) повинне містити запис про те, що нафтовий танкер експлуатується зі спеціальним баластуванням.

.2 У всіх випадках водяний баласт не повинний прийматися в нафтові танки, за винятком тих рейсів, коли погодні умови, на думку капітана, вимагають прийняти додатковий водяний баласт у вантажні танки для забезпечення безпеки судна. Такий додатковий водяний баласт обробляється і скидається згідно **3.3** і у відповідності з вимогами **3.1.1.3**, **3.2.1** і **3.3.3**. Відповідний запис про це повинний виконуватися в Журналі нафтових операцій (див. **3.3.3**).

.3 Адміністрація, яка внесла в Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою запис, відповідно до **3.1.1.10.1.3**, повинна повідомити Організації докладні відомості про це.

Нафтові танкери дедвейтом 70 000 тонн і більше, поставлені після 31 грудня 1979 року.

3.1.1.15 Нафтові танкери дедвейтом 70 000 тонн і більше, поставлені після 31 грудня 1979 року, як вони визначені в **2.1** «Загальних положень» цих Правил, повинні бути обладнані танками ізолюваного баласту, що задовольняють вимогам **3.1.1.2**, **3.1.1.3** і **3.1.1.4** або **3.1.1.5**.

3.1.1.16 Система ізолюваного баласту.

.1 Система ізолюваного баласту, яка обслуговує танки ізолюваного баласту, повинна бути системою, що повністю відділена від нафтової вантажної та паливної систем. Проте може бути передбачене аварійне скидання ізолюваного баласту за допомогою з'єднання з вантажним насосом за допомогою

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

знімного патрубку. У такому випадку в місцях з'єднання з ізольованим баластом повинні бути встановлені незворотні клапани для запобігання надходження нафти в такі танки ізольованого баласту. Знімний патрубок повинний установлюватися на видному місці в насосному відділенні, і поруч з ним повинне постійно перебувати попередження про обмеження його використання.

.2 Муфти ковзного типу не повинні використовуватися з метою компенсації подовження там, де трубопроводи для вантажу нафти або рідкого палива проходять через танки ізольованого баласту і де трубопроводи для ізольованого баласту проходять через танки для вантажу нафти або рідкого палива.

Ця вимога застосовується до суден, кіль яких закладений або які перебувають у подібній стадії побудови 1 липня 1992 року або після цієї дати.

3.1.2 Захисне розташування танків ізольованого баласту.

3.1.2.1 На кожному танкері для перевезення сирої нафти дедвейтом 20 000 тонн і більше і на кожному нафтопродуктовозі дедвейтом 30 000 тонн і більше, які поставлені після 1 червня 1982 року, як вони визначені в **1.2.19**, крім танкерів, що відповідають вимогам **3.1.3**, танки ізольованого баласту, необхідні для забезпечення місткості, що задовольняє вимогам **3.1.1.2**, і розташовані в межах зони вантажних танків, виконуються у відповідності з вимогами пунктів **3.1.2.2**, **3.1.2.3** і **3.1.2.4** для забезпечення захисту від виливання нафти у випадку посадки на міліну або зіткнення.

3.1.2.2 Танки ізольованого баласту і простори, які не є нафтовими танками, розташовані в межах довжини вантажних танків (L_t), повинні бути виконані таким чином, щоб відповідати наступним вимогам:

$$\sum PA_C + \sum PA_S \geq J[L_t(B + 2D)], \quad (3.1.2.2)$$

де:

PA_C - площа проєкції бортової обшивки кожного танка ізольованого баласту або простору, що не є нафтовим танком, на діаметральну площину, м²;

PA_S - площа проєкції днищової обшивки кожного такого танка або простору, що не є нафтовим танком, на основну площину, м²;

J - коефіцієнт, рівний:

- 0,45 - для нафтових танкерів дедвейтом 20 000т;
- 0,30 - для нафтових танкерів дедвейтом 200 000т і більше з урахуванням вимог **3.1.2.3**.

Для проміжних значень дедвейту величина коефіцієнта J визначається лінійною інтерполяцією;

L_t - довжина між носовою і кормовою межею вантажних танків, м;

B - ширина судна у відповідності з **2.1** «Загальних положень» цих Правил, м;

D - теоретична висота борту, обмірювана на міделі по вертикалі від верхньої кромки кіля до верхньої кромки бімса відкритої палуби біля борту, м. На суднах, що мають закруглене з'єднання зазначеної палуби з бортом, теоретична висота борта вимірюється до точки перетинання продовжених теоретичних ліній палуби і бортової обшивки, як немов це з'єднання є кутовим.

Наведені позначення при використанні їх в **3.1.2** мають значення, визначені в цьому пункті.

3.1.2.3 Для нафтових танкерів дедвейтом 200000 т і більше коефіцієнт J може бути зменшений до:

$$J_{ум} = \left[J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4O_A} \right) \right] \quad (3.1.2.3)$$

або 0,2, в залежності від того, що більше,

де:

$a = 0,25$ для нафтових танкерів дедвейтом 200 000 тонн;

- 0,40 для нафтових танкерів дедвейтом 300 000 тонн;
- 0,50 для нафтових танкерів дедвейтом 420 000 тонн і більше.

Для проміжних значень дедвейту величина коефіцієнту a визначається лінійною інтерполяцією,

O_C - передбачуване виливання нафти при пошкодженні борта, визначене у відповідності з **3.1.9.1.1**, м³;

O_S - передбачуване виливання нафти при пошкодженні борта, визначене у відповідності з **3.1.9.1.2**, м³;

O_A - величина допустимого виливання нафти, установлена у відповідності з **3.1.10.2**, м³.

3.1.2.4 При визначенні площ PA_C і PA_S для танків ізольованого баласта і просторів, які не є нафтовими танками, повинні бути враховані наступні вимоги:

.1 мінімальна ширина бортових танків і мінімальна висота міждонних танків і просторів, що не є нафтовими танками, повинні вимірятися, а величини площ PA_C і PA_S захисних районів повинні розраховуватися у відповідності з положеннями **3.1.2.5**.

.2 мінімальна ширина кожного бортового танка або простору, що простирається по всій висоті борта судна або від палуби до верхньої кромки подвійного дна, повинна бути не менше 2м. Ця ширина повинна вимірятися від внутрішньої поверхні зовнішньої обшивки судна до діаметральної площини під прямим кутом. Якщо передбачається менша ширина, то такий бортовий танк або простір не враховується при обчисленні захисної площі PA_C ; і

.3 мінімальна висота кожного міждонного танка або простору повинна становити $B/15$ або 2м, залежно від того, що менше. Якщо передбачається менша висота, то такий міждонний танк або простір не враховується при обчисленні площі PA_S .

Мінімальна ширина і висота бортових і міждонних танків повинні вимірятися поза районом ллял і, у випадку визначення найменшої ширини, поза районом якого-небудь закругленого з'єднання палуби з бортом.

3.1.2.5 Для танків ізольованого баласту і просторів, що не є нафтовими танками, розташованими у краях судна, де не існує частина, що піддається визначенню скулова, площі PA_C і PA_S , а також мінімальні ширина бортового танка w і висота кожного танка подвійного дна h визначаються відповідно до рис. **3.1.2.5-1 – 3.1.2.5-10*** залежно від конструкції танків.

.1 Мінімальна ширина бортових танків повинна вимірятися на висоті $D/5$ над основною лінією, забезпечуючи рівень, вище якого повинна застосовуватися ширина 2м як захист на випадок зіткнення відповідно до припущення, що у всіх випадках $D/5$ перебуває вище верхнього закруглення скули в середній частині судна (див. рис. **3.1.2.5-1***). Мінімальна висота танка подвійного дна повинна вимірятися у вертикальній площині, вимірюваної на висоті $D/5$ усередину від перетинання зовнішньої обшивки з горизонтальною лінією, розташованою на відстані $D/5$ над основною лінією (див. рис. **3.1.2.5-2**).

Примітка * до рис. 3.1.2.5-1 – 3.1.2.5-10, 3.1.3.3.1, 3.1.3.4.3, 3.1.3.5.1: літерні позначення B, b, D, h, W відповідають наступним літерним позначенням, які наведені у тексті цього підрозділу: B, b, D, h, W – відповідно.

.2 Величина PA_C для бортового танка, що не має мінімальну ширину 2м протягом його довжини, буде дорівнювати нулю; не приймається в розрахунок та частина танка, у якій мінімальна ширина перевищує 2м. Не приймається в розрахунок при оцінці PA_S будь-який танк подвійного дна, частина якого не відповідає вимогам мінімальної висоти на будь-якій ділянці його довжини.

Якщо проекція розмірів дна вантажного танка, розташованого над подвійним дном, повністю лежить у межах району танка подвійного дна або відсіку, що відповідає вимогам мінімальної висоти, і за умови, що бічні перегородки, які обмежують вантажний танк вище, є вертикальними або мають нахил не більш ніж 45° від вертикальної площини, може прийматися в розрахунок частина танка подвійного дна, обумовлена проекцією дна вантажного танка.

Для аналогічних випадків, коли бортові танки вище подвійного дна є танками ізольованого баласту або порожніми відсіками, це також може прийматися в розрахунок. Це не буде перешкоджати в перерахованих вище випадках застосуванню в розрахунок значення PA_C в першому випадку та значення PA_S в другому випадку, якщо відповідна вертикальна або горизонтальна проекції відповідають вимогам до мінімальних відстаней, запропонованих в **3.1.2.4**.

Поперечний переріз

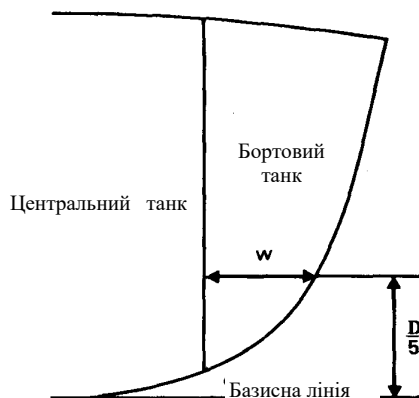


Рис. 3.1.2.5-1. Вимірювання мінімальної ширини бортового баластного танка в кряях судна

Примітка: Для танка, який ураховується при розрахунку площі проєкції PA_C , величина w повинна бути не менша 2,0м уздовж усієї довжини танка.

Поперечний переріз

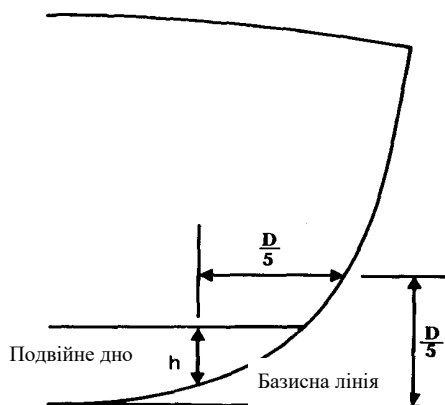


Рис. 3.1.2.5-2. Вимірювання мінімальної висоти танка подвійного дна в кряях судна

Примітка: Для танка, який ураховується при розрахунку площі проєкції PA_C , величина h повинна бути не менша 2,0м або $B/15$, в залежності від того, що менше, уздовж усієї довжини танка.

Визначення площ проєкцій PA_C і PA_S

Поперечний переріз

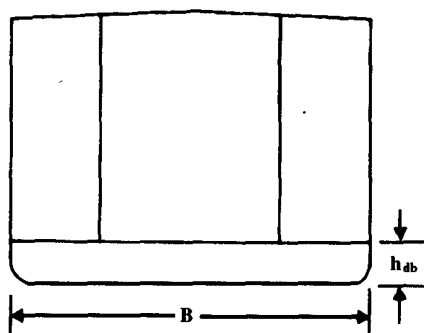


Рис. 3.1.2.5-3. Міждонний танк в районі міделю

Примітка: Якщо уздовж усієї довжини танка величина h_{db} не менше $B/15$ або 2,0м, в залежності від того, що менше, то: $PA_C = h_{db}$ x довжину танка подвійного дна x 2; $PA_S = B$ x довжину танка подвійного дна.

Якщо величина h_{db} менша $B/15$ або 2,0м, в залежності від того, що менше, то:

$$PA_C = h_{db} \times \text{довжину танка подвійного дна} \times 2; PA_S = 0$$

Поперечний переріз

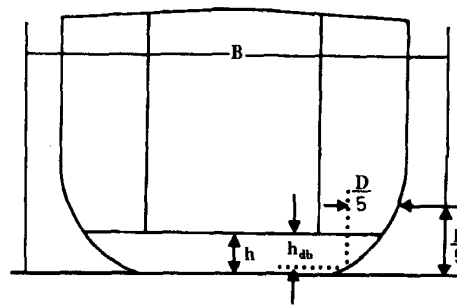


Рис. 3.1.2.5-4. Міждонний танк в кряях судна

Примітка: Якщо уздовж всієї довжини танка величина h_{db} не менша $B/15$ або $2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, то: $PA_C = h$ x довжину танка подвійного дна x 2; $PA_S = B$ x довжину танка подвійного дна. Якщо величина h_{db} менша $B/15$ або $2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, тоді:

$PA_C = h$ x довжину танка подвійного дна x 2; $PA_S = 0$.

Визначення площ проєкцій PA_C і PA_S

План

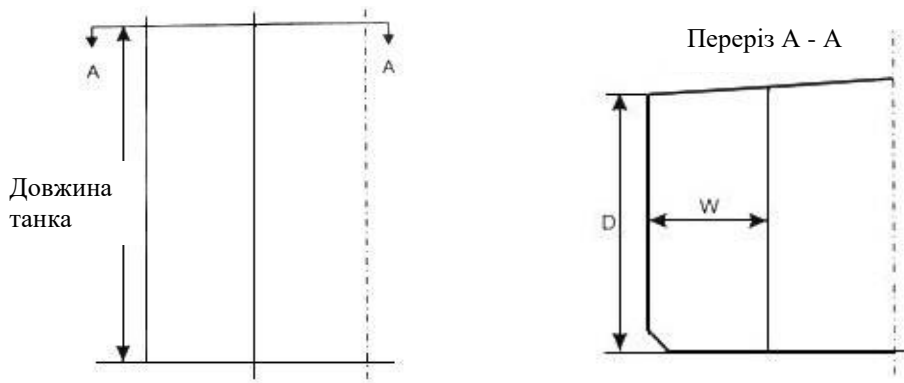


Рис. 3.1.2.5-5 Бортовий танк в районі міделю

Примітка: Визначення, які наведені нижче, надані з урахуванням лівого і правого борта:

Якщо величина $W \geq 2,0\text{м}$, то:

$PA_C = D$ x довжину танка подвійного дна x 2; (враховані обидва борти)

$PA_S = W$ x довжину танка подвійного дна x 2; (враховані обидва борти)

Якщо величина $W < 2,0\text{м}$, то: $PA_C = 0$; $PA_S = w$ x довжину танка подвійного дна x 2.

Визначення площ проєкцій PA_C і PA_S

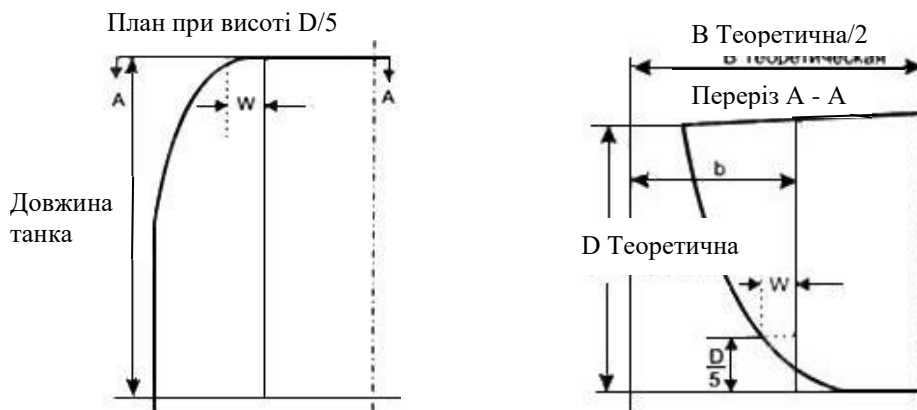


Рис. 3.1.2.5-6 Бортовий танк в кряях судна

Примітка: Визначення, які наведені нижче, надані з урахуванням лівого і правого борта:

Якщо величина $W \geq 2,0\text{м}$, то:

$PA_C = D$ x довжину танка подвійного дна x 2; (враховані обидва борти)

$PA_S = b$ x довжину танка подвійного дна x 2; (враховані обидва борти)

Якщо величина $W < 2,0\text{м}$, то: $PA_C = 0$; $PA_S = b$ x довжину танка подвійного дна x 2.

Вимірювання h для розрахунку PA_C для танків подвійного дна з похилим настилом подвійного дна
Поперечний переріз

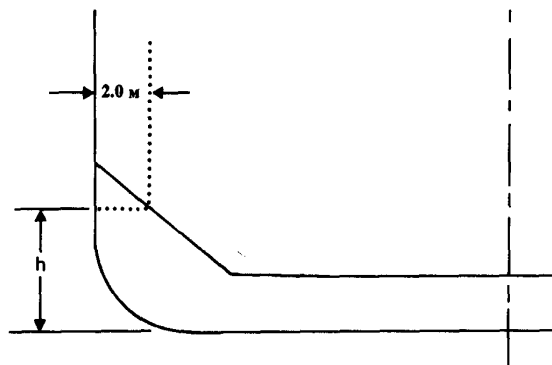


Рис. 3.1.2.5-7. Нахил настилу подвійного дна біля борту

Поперечний переріз

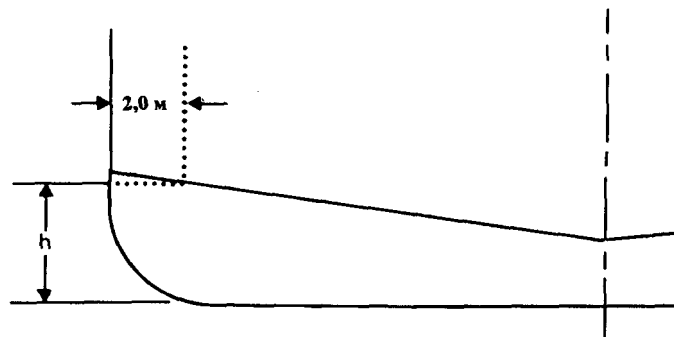


Рис. 3.1.2.5-8. Нахил настилу подвійного дна по всій ширині судна

Примітка до рис. 3.1.2.5-7 і 2.1.2.5-8:

$PA_C = h$ x довжину танка подвійного дна x 2; (враховані обидва борти)

Розрахунок PA_S для танка подвійного дна без чітко позначеного закруглення скули – коли бортовий танк є вантажним танком

Поперечний переріз

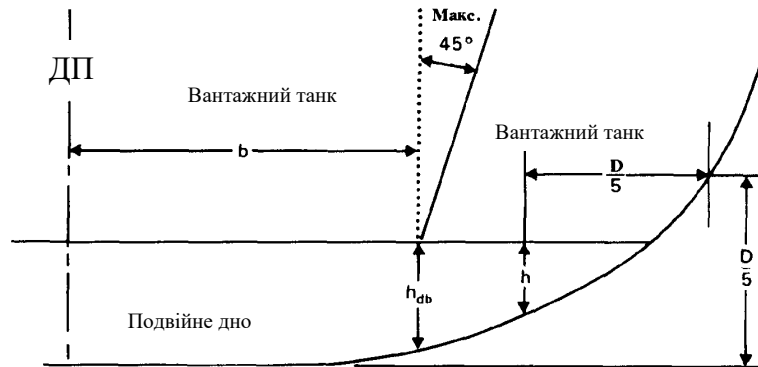


Рис.3.1.2.5-9. Бортовий танк є вантажним танком

Примітка: Якщо по всій довжині танка h менша $V/15$ або $2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, але h_{db} по всій довжині танка, в межах ширини $2b$, не менша $V/15$ або $2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, тоді:

$$PA_S = 2b \times \text{довжину вантажного танка}$$

Поперечний переріз

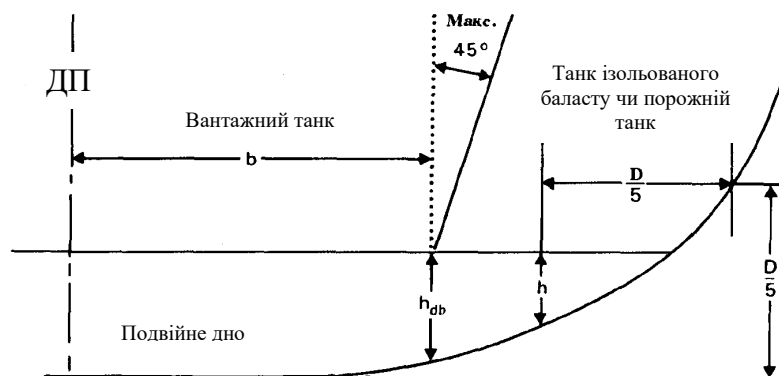


Рис. 3.1.2.5-10. Бортовий танк є танком ізолюваного баласту або порожнім відсіком

Примітка: Якщо по всій довжині танка h менша $V/15$ або $2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, але h_{db} по всій довжині танка, в межах ширини $2b$, не менша $V/15$ або $2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, тоді:

$$PA_S = V \times \text{довжину вантажного танка}$$

.3 Проекції розмірів повинні використовуватися, як показано в прикладах на рис. 3.1.2.5-3 – 3.1.2.5-8.

На рис. 3.1.2.5-7 і 3.1.2.5-8 показані вимірювання висоти для розрахунку значення PA_C для танків подвійного дна з похилим настилом подвійного дна.

На рис. 3.1.2.5-9 і 3.1.2.5-10 показані випадки, у яких повинні враховуватися при розрахунку значення PA_S частина танка подвійного дна або танк подвійного дна повністю.

3.1.2.6 Судна, на яких захисне розташування танків ізолюваного баласту виконане відповідно до вимог 3.1.2.5, відповідають вимогам 3.1.2 і не повинні переобладнуватися, якщо в результаті більше пізнього тлумачення положень 3.1.2.1 – 3.1.2.4 з'являться інші вимоги.

Якщо який-небудь нафтовий танкер, киль якого був закладений або який перебував у подібній стадії побудови до 1 липня 1980 року, відповідає вимогам 3.1.2.1 – 3.1.2.3 без урахування вимог 3.1.2.4 і 3.1.2.5, Регістр може визнати, що такий нафтовий танкер відповідає вимогам 3.1.2.1 – 3.1.2.3.

3.1.3 Вимоги до подвійного корпусу і подвійного дна на нафтових танкерах, поставлених 6 липня 1996 року або після цієї дати.

3.1.3.1 Нафтові танкери дедвейтом 600 тонн і більше, поставлені 6 липня 1996 року або після цієї дати, як вони визначені в 1.2.21, повинні відповідати відповідним вимогам до подвійного корпусу і подвійного дна в такий спосіб:

3.1.3.2 Кожний нафтовий танкер дедвейтом 5000 тонн і більше повинний:

.1 замість застосованих вимог 3.1.2.1 – 3.1.2.4 відповідати вимогам 3.1.3.3, якщо він не підпадає під дію положень 3.1.3.4 і 3.1.3.5; і

.2 відповідати, якщо застосовно, вимогам 3.1.12.7.

3.1.3.3 Вантажні танки по всій довжині повинні бути захищені баластними танками або відсіками, що не є нафтовими або паливними танками, у такий спосіб:

.1 Бортові танки або відсіки.

Бортові танки або відсіки простираються на всю висоту борта судна або від другого дна до верхньої палуби, без урахування з'єднання верхньої палуби з бортом, де воно є. Вони повинні бути улаштовані так, щоб вантажні танки розташовувалися усередину від теоретичної лінії бортової обшивки, скрізь на відстані не менше величини w , що, як показано на рис. 3.1.3.3.1, вимірюється в будь-якому поперечному перерізі судна під прямим кутом до бортової обшивки, як зазначено нижче:

$$W = 0,5 + DW / 20000, \text{ м} \quad (3.1.3.3.1)$$

або $W = 2,0\text{м}$, в залежності від того, що менше, але не менше $1,0\text{м}$.

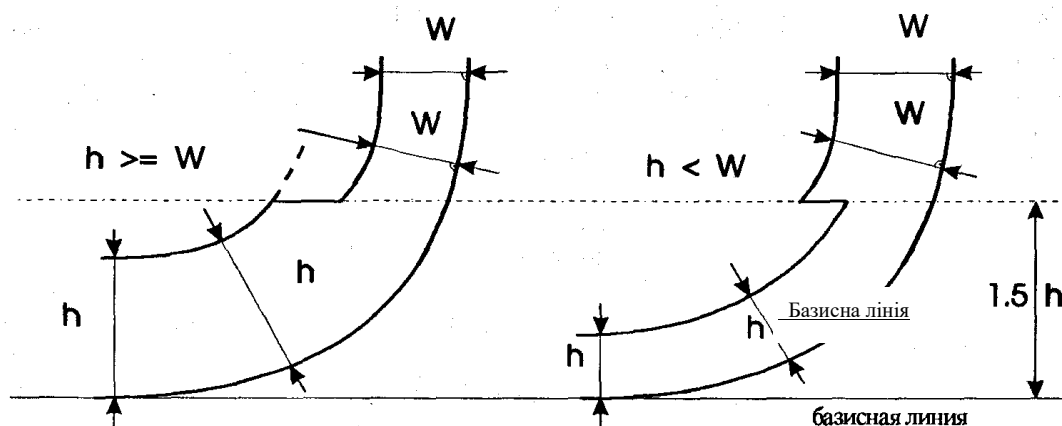


Рис. 3.1.3.3.1 Границя вантажного танка

.2 Танки або відсіки подвійного дна.

Танки або відсіки подвійного дна повинні в будь-якому поперечному перерізі мати таку висоту, щоб відстань h між дном вантажних танків і теоретичною лінією днищової обшивки, обмірювана під прямим кутом до днищової обшивки, як показано на рис. 3.1.3.3.1, була не менше величини, зазначеної нижче:

$$h = B/15 \text{ м} \quad (3.1.3.3.2)$$

або $h = 2,0\text{м}$, залежно від того, що менше, але не менше $1,0\text{м}$.

.3 Район закруглення скули або місця без чіткого позначеного закруглення скули.

У районі закруглення скули або місцях без чітко позначеного закруглення скули при різних відстанях h і W , відстань W є кращою на рівнях, що перевищують $1,5h$ над основною лінією, як показано на рис. 3.1.3.3.1.

.4 Загальна місткість баластних танків.

.4.1 На танкерах для перевезення сирої нафти дедвейтом 20000 тонн і більше і на нафтопродуктовозах дедвейтом 30 000 тонн і більше, загальна місткість бортових танків, танків подвійного дна, форпикових танків і ахтерпикових танків повинна бути не менша місткості танків ізолюваного баласту, необхідної для відповідності вимогам **3.1.1** і **3.1.2**. Бортові танки або відсіки і танки або відсіки подвійного дна, які використовуються відповідно до вимог **3.1.1** і **3.1.2**, повинні розташовуватися настільки рівномірно, наскільки це практично здійснено, по довжині вантажних танків. Додаткові ємності ізолюваного баласту, передбачені для зменшення напруги від загального вигину корпусу судна, диференту тощо, можуть розташовуватися в будь-якому місці судна.

.4.2 При підрахунку загальної місткості баластних танків повинне бути враховане наступне:

.4.2.1 із загальної місткості баластних танків повинна бути виключена місткість баластних танків машинного відділення;

.4.2.2 із загальної місткості баластних танків повинна бути виключена місткість баластного танка, розташованого усередину від подвійного корпусу;

.4.2.3 у загальну місткість баластних танків повинні бути включені такі простори, як порожні відсіки, розташовані в подвійному корпусі в межах довжини вантажних танків.

.5 Приймальні колодязі у вантажних танках.

Приймальні колодязі у вантажних танках можуть проникати в подвійне дно нижче границі, позначеної відстанню h , за умови, що такі колодязі настільки малі, наскільки це практично здійснено, і відстань між дном колодязя і днищовою обшивкою становить не менше $0,5h$.

.6 Баластні і вантажні трубопроводи.

Баластні та інші трубопроводи, такі як вимірювальні та вентиляційні трубопроводи баластних танків, не повинні проходити через вантажні танки. Вантажні та подібні трубопроводи до вантажних танків не повинні проходити через баластні танки.

Виключення від цих вимог може бути для коротких ділянок трубопроводів, якщо вони є суцільнозварними або рівноцінними по конструкції.

.7 Як альтернатива вимогам, запропонованим в **3.1.3.3.1** — **3.1.3.3.6**, можуть бути допущені інші методи для проектування і побудови нафтових танкерів за умови, що такі методи забезпечують, принаймні, такий же рівень захисту від забруднення нафтою у випадку зіткнення або посадки на мілину і схвалені Регістром*.

Примітка: * Див. «Керівництво по схваленню альтернативних методів проектування і побудови нафтових танкерів», прийняте ІМО резолюцією МЕРС.110(49).

3.1.3.4 Танки або відсіки подвійного дна.

.1 Танки або відсіки подвійного дна, які вимагаються в **3.1.3.3.2**, можуть не передбачатися за умови, що конструкція танкера така, що тиск вантажу і пари на днищову обшивку, яка утворює єдину межу розділу між вантажем і морською водою, не перевищує зовнішнього гідростатичного тиску, як зазначено нижче:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

де:

f - коефіцієнт безпеки, рівний 1,1;

h_c - висота вантажу, що перебуває в зіткненні з днищовою обшивкою, м;

ρ_c - максимальна щільність вантажу, кг/м^3 ;

g - стандартне прискорення вільного падіння ($9,81\text{м/с}^2$);

p - максимальний установчий тиск понад атмосферного (стандартного тиску) нагнітального /вакуумного клапану, передбаченого для вантажного танка, Па;

d_n - мінімальна експлуатаційна осадка для будь-якого передбачуваного випадку завантаження, м;

ρ_s - щільність морської води, кг/м^3 .

.2 Будь-яка горизонтальна перегородка повинна бути розташована на висоті не менше $B/6$ або 6м, залежно від того, що менше, але не більше $0,6D$ над основною лінією (D - теоретична висота борта на міделі).

.3 Розташування бортових танків або відсіків, повинне відповідати вимогам 3.1.3.3.1, за винятком того, що нижче рівня $1,5h$ над основною лінією, де величина h відповідає зазначеній в 3.1.3.3.2, границя вантажного танка може бути вертикальною аж до днищової обшивки, як показано на рис. 3.1.3.4.3.

.4 Будь-який баласт, що перевозиться в обмежених внутрішніх виступах, виїмках і рецесах подвійного корпусу, таких як опорні коробки перегородок, повинний бути надлишковим баластом понад мінімальну вимогу, яка застосовується до танків ізольованого баласту відповідно до 3.1.1 і 3.1.2.

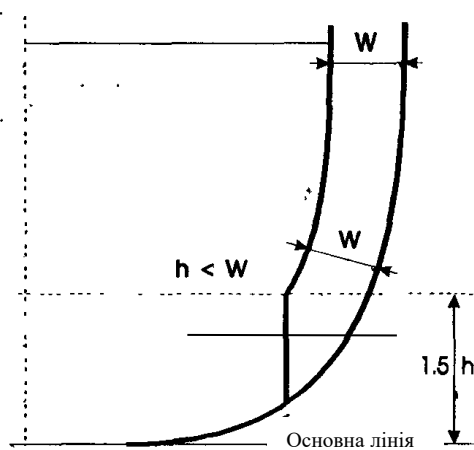


Рис.3.1.3.4.3 Границя вантажного танка для цілей п. 3.1.3.4

3.1.3.5 Кожний нафтовий танкер дедвейтом менше 5 000 тонн повинний відповідати вимогам 3.1.3.3 і 3.1.3.4 або:

.1 повинний бути обладнаний принаймні танками або відсіками подвійного дна, що мають таку висоту, що відстань h , зазначена в 3.1.3.3.2, відповідає наступному: $h = B/15$, але не менше 0,76м;

в районі закруглення скули і в місцях без чітко позначеного закруглення скули границя вантажного танка проходить паралельно лінії плоского днища на міделі, як показано на рис. 3.1.3.5.1, і

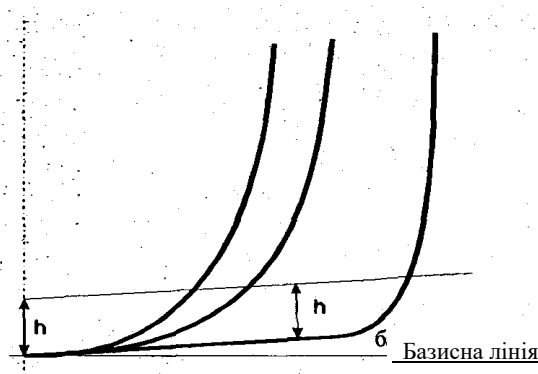


Рис. 3.1.3.5.1 Границя вантажного танка

.2 обладнується вантажними танками, улаштованими таким чином, що місткість кожного вантажного танка не перевищує 700м^3 , якщо бортові танки або відсіки не влаштовані згідно 3.1.3.3.1 у відповідності з наступним:

$$W = 0,4 + 2,4DW / 20\,000, \text{ м} \quad (3.1.3.5.2)$$

з мінімальною величиною $W = 0,76\text{м}$.

3.1.3.6 Бортові танки, необхідні згідно **3.1.3.5** для захисту вантажного танка по всій довжині для цілей відповідності вимогам **3.1.5.2**, можуть використовуватися як вантажні танки для перевезення нафти, іншої ніж нафта важких сортів, коли судно обладнане вантажними танками, улаштованими таким чином, що місткість кожного вантажного танка не перевищує 700м³.

3.1.3.7 Нафта не повинна перевозитися в будь-якому відсіку, що простирається до носу від таранної перегородки. Нафтовий танкер, для якого не вимагається таранна перегородка, не повинний перевозити нафту в будь-якому відсіку, що простирається до носу від поперечної площини, перпендикулярної діаметральній площині, розташованої таким чином, як якби це була таранна перегородка, розташована відповідним чином.

3.1.3.8 Конструкція корпусу будь-якого нафтового танкера повинна враховувати вимоги безпеки, включаючи необхідність технічного обслуговування і перевірок бортових танків або відсіків і танків або відсіків подвійного дна.

3.1.4 Вимога до подвійного корпусу і подвійного дна на нафтових танкерах, поставлених до 6 липня 1996 року.

3.1.4.1 Нафтовий танкер дедвейтом 5 000 т і більше, що поставлений до 6 липня 1996 року, як він визначений в **1.2.20**, повинний відповідати вимогам **3.1.3.2**, **3.1.3.3**, **3.1.3.4**, **3.1.3.6**, **3.1.3.7** і **3.1.12.7** не пізніше 05 квітня 2005 р. або в річницю його поставки, що виконується на дату або рік, зазначені в таблиці **3.1.4.1***.

Таблиця 3.1.4.1

Категорія нафтового танкера	Дата або рік
Категорія 1	05 квітня 2005р. для суден, поставлених 05 квітня 1982р або раніше 2005р. для суден, поставлених після 1982р.
Категорія 2 і категорія 3	05 квітня 2005р. для суден, поставлених 05 квітня 1977 р. або раніше 2005р. для суден, поставлених після 05 квітня 1977р. але до 01 січня 1978р. 2006р. для суден, поставлених в 1978 і 1979 роках 2007р. для суден, поставлених в 1980 і 1981 роках 2008р. для суден, поставлених в 1982р. 2009р. для суден, поставлених в 1983р. 2010р. для суден, поставлених в 1984р. або пізніше

3.1.4.2 Вимоги **3.1.4.1**, **3.1.4.3**, **3.1.4.4**, **3.1.4.5** і **3.1.4.6** не застосовуються до нафтових танкерів дедвейтом 5 000 тонн і більше, поставлених до 6 липня 1996 року, як вони визначені в **1.2.20**, які:

.1 відповідають вимогам **3.1.3**, і **3.1.12.7** ; і

.2 відповідають вимогам **3.1.3.3.1** і **3.1.3.3.2** або **3.1.3.4** або **3.1.3.3.7**, за винятком того, що вимоги до мінімальних відстаней між обмежувачими конструкціями вантажних танків та бортової і днишової обшивки судна можуть дотримуватися не у всіх відношеннях.

У цьому випадку відстані для захисту борту повинні бути не менше, ніж зазначені в Міжнародному кодексі по хімовозах відносно розміщення вантажних танків типу 2, а відстані в діаметральній площині для захисту днища повинні відповідати **3.1.2.4.2**.

3.1.4.3 Незважаючи на положення **3.1.4.1** відносно нафтового танкера категорії 2 або 3, що обладнаний тільки подвійним дном або подвійним бортом, які не використовуються для перевезення нафти і простираються по всій довжині вантажного танка, або відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і простираються по всій довжині вантажного танка, але який не виконує умов, необхідних для звільнення його від застосування положень **3.1.4.2.2**, Адміністрація може дозволити продовження експлуатації такого судна після дати, зазначеної в **3.1.4.1**, за умови що:

.1 судно перебувало в експлуатації 1 липня 2001 року;

.2 за допомогою перевірки офіційних даних Адміністрація переконатися, що судно виконало зазначені вище умови;

.3 зазначений вище стан судна залишається без зміни; і

.4 така експлуатація не триває після дати, на яку судно досягне віку 25 років після дати його поставки.

3.1.4.4 Нафтовий танкер категорії 2 або 3 віком 15 років і більше після дати його поставки, повинний дотримуватися «Системи оцінки стану» (СОС), прийнятої КЗМС ІМО резолюцією МЕРС.94(46), з поправками, які можуть бути в неї внесені, за умови, що такі поправки схвалюються, набувають чинності та діють відповідно до положень статті 16 Конвенції МАРПОЛ.

3.1.4.5 Адміністрація може дозволити продовження експлуатації нафтового танкера категорії 2 або 3 після дати, зазначеної в **3.1.4.1**, якщо задовільні результати дотримання СОС підтверджують, що на думку Адміністрації, судно придатне для такого продовження експлуатації, за умови, що експлуатація не продовжиться після річниці його поставки, яка настане в 2015 році, або дати, на яку судно досягне віку 25 років після дати його поставки, залежно від того, яка дата настане раніше.

3.1.4.6 Якщо бортові танки і міждонні танки нафтових танкерів, які поставлені до 6 липня 1996 року, як вони визначені в **1.2.20**, використовуються для водяного баласту, то баластна система повинна відповідати вимогам для нафтових танкерів з виділеними для чистого баласту танками СВТ**.

3.1.4.7 Адміністрація Сторони Конвенції МАРПОЛ, що дозволяє застосування **3.1.4.3** або дозволяє, призупиняє, припиняє або забороняє застосування пункту **3.1.4.5** до судна, що має право плавати під її прапором, негайно повинна повідомити Організації відомості про це, для розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ для їхньої інформації і вживання відповідних заходів, якщо такі будуть потрібні.

Сторона Конвенції МАРПОЛ має право відмовляти в заході в порти або на віддалені від берега термінали, що перебувають під її юрисдикцією, нафтовим танкерам, що експлуатуються відповідно до положень:

- пункту **3.1.4.3** після річниці його поставки, що настає в 2015 році; або

- пункту **3.1.4.5**.

У таких випадках ця Сторона повинна повідомити Організації відомості про це для розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ для їхньої інформації.

Примітки: * Якщо нафтовий танкер піддався значному переобладнанню, як воно визначене в 1.2.4, результатом якого стала заміна носової частини, включаючи всю вантажну секцію, датою закінчення значного переобладнання вважається дата поставки судна, зазначена в 3.1.4.1, за умови, що:

.1 переобладнання нафтового танкера було завершено до 6 липня 1996 року;

.2 переобладнання включало заміну всієї вантажної секції і носової частини і танкер відповідає відповідним вимогам цієї частини Правил, застосованим на дату завершення значного переобладнання;

.3 первісна дата поставки нафтового танкера буде застосовуватися при розгляді межі 15-річного віку, що стосується до первісного огляду в межах СОС, яке повинне бути завершено у відповідності з вимогами 3.1.4.4.

** Див. «Переглянуті специфікації для нафтових танкерів з виділеними для чистого баласту танками», прийняті ІМО резолюцією А.495(XII).

3.1.5 Запобігання забрудненню нафтою з нафтових танкерів, які перевозять як вантаж нафту важких сортів.

3.1.5.1 Ці вимоги щодо запобігання забрудненню нафтою з нафтових танкерів, які перевозять як вантаж нафту важких сортів,:

.1 застосовуються до нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн і більше, які перевозять як вантаж нафту важких сортів, незалежно від дати поставки;

.2 не застосовуються до нафтових танкерів, зазначених в **3.1.5.1.1**, які відповідають вимогам **3.1.3.3.1** і **3.1.3.3.2** або **3.1.3.4**, або **3.1.3.3.7**, за винятком того, що вимоги до мінімальних відстаней між обмежувачами конструкціями вантажних танків і бортовою і днищовою обшивками судна можуть дотримуватися не у всіх відношеннях.

У цьому випадку відстані для захисту борту повинні бути не менші, ніж зазначені в Міжнародному кодексі по хімоволах відносно розміщення вантажних танків типу 2, а відстані в діаметральній площині для захисту днища повинні відповідати **3.1.2.4.2**.

3.1.5.2 Кожний нафтовий танкер дедвейтом 600 тонн і більше, але менше 5000 тонн, з урахуванням вимог **3.1.5.6** і **3.1.5.7**, повинний бути обладнаний танками або відсіками подвійного дна, які відповідають вимогам **3.1.3.5.1**, а також бортовими танками або відсіками, розташованими відповідно до вимоги **3.1.3.3.1**, які відповідають вимогам до відстані w , що визначено в **3.1.3.5.2**, не пізніше річниці поставки судна що настає в 2008 році.

3.1.5.3 Кожний нафтовий танкер дедвейтом 5000 тонн і більше, з урахуванням вимог **3.1.5.4** і **3.1.5.5**, повинний відповідати вимогам **3.1.3** не пізніше 5 квітня 2005 року.

3.1.5.4 Адміністрація може дозволити продовження експлуатації нафтового танкера дедвейтом 5000 тонн і більше, який перевозить як вантаж нафту важких сортів, що обладнаний тільки подвійним дном або подвійним бортом, не використовуваними для перевезення нафти і, що простираються по всій довжині вантажного танка, або відсіками подвійного корпусу, не використовуваними для перевезення нафти і, що простираються по всій довжині вантажного танка, але який не виконує умов, необхідних для звільнення його від застосування положень **3.1.5.1.2**, після дати, зазначеної в **3.1.5.3**, за умови що:

.1 судно перебувало в експлуатації 4 грудня 2003 року;

.2 за допомогою перевірки офіційних даних Адміністрація переконалася, що судно виконало зазначені вище умови;

.3 зазначений вище стан судна залишається без зміни; і

.4 така експлуатація не буде тривати після дати, на яку судно досягне віку 25 років після дати його поставки.

3.1.5.5 Адміністрація може дозволити продовження експлуатації нафтового танкера дедвейтом 5000 тонн і більше, який перевозить сиру нафту щільністю при 15°C більше 900кг/м³, але менше 945кг/м³, після дати, зазначеної в **3.1.5.3**, якщо задовільні результати дотримання Системи оцінки стану (див. **3.1.4.4**), підтверджують, що судно придатне для такого продовження експлуатації з урахуванням його розмірів, віку, району експлуатації та стану конструкцій, та за умови, що експлуатація не продовжиться після дати, на яку судно досягне віку 25 років після дати його поставки.

3.1.5.6 Адміністрація може дозволити продовження експлуатації нафтового танкера дедвейтом 600 тонн і більше, але менше 5000 тонн, що перевозить як вантаж нафту важких сортів, після дати, зазначеної в **3.1.5.2**, якщо судно придатне для такого продовження експлуатації з урахуванням його розмірів, віку, району експлуатації та стану конструкцій, за умови, що експлуатація не продовжиться після дати, на яку судно досягне віку 25 років після дати його поставки.

3.1.5.7 Адміністрація Сторони Конвенції МАРПОЛ може звільнити нафтовий танкер дедвейтом 600 тонн і більше, що перевозить як вантаж нафту важких сортів, від застосування положень **3.1.5**, якщо нафтовий танкер:

.1 виконує рейси винятково в межах району, що перебуває під її юрисдикцією, або експлуатується як плавуча установка для зберігання нафти важких сортів, розташована в межах району, що перебуває під її юрисдикцією; або

.2 виконує рейси винятково в межах району, що перебуває під юрисдикцією іншої Сторони, або експлуатується як плавуча установка для зберігання нафти важких сортів, розташована в межах району, що перебуває під юрисдикцією іншої Сторони, за умови що Сторона, під юрисдикцією якої нафтовий танкер буде експлуатуватися, погоджується з експлуатацією нафтового танкера в межах району, що перебуває під її юрисдикцією.

3.1.5.8 Адміністрація Сторони Конвенції МАРПОЛ, яка дозволяє, призупиняє, припиняє або забороняє застосування пункту **3.1.5.4**, **3.1.5.5**, **3.1.5.6** або **3.1.5.7** до судна, що має право плавати під її прапором, негайно повинна повідомити Організації відомості про це, для розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ для їх інформації та вживання відповідних заходів, якщо такі будуть потрібні.

3.1.5.9 Сторона Конвенції МАРПОЛ має право відмовляти нафтовим танкерам, які експлуатуються відповідно до положень **3.1.5.4** або **3.1.5.5** і **3.1.5.6**, у заході в порти або на віддаленні від берега термінали, що перебувають під її юрисдикцією, або забороняти перекачування нафти важких сортів із судна на судно в районах, що перебувають під її юрисдикцією, за винятком випадків, коли це необхідно для цілей забезпечення безпеки судна або порятунку людського життя на морі. У таких випадках ця

Сторона повинна повідомити Організації відомості про це для розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ для їхньої інформації.

3.1.6 Захист днища насосних відділень.

3.1.6.1 Насосне відділення, у якому розташовуються вантажні насоси (вантажне насосне відділення), нафтових танкерів дедвейтом 5000 тонн і більше, побудованих 1 січня 2007 року або після цієї дати, має бути обладнане подвійним дном.

3.1.6.2 Насосне відділення обладнується подвійним дном, так щоб у будь-якому поперечному перерізі висота кожного танка або відсіку подвійного дна була такою, щоб відстань h між дном насосного відділення і основною лінією судна, обмірювана під прямим кутом до основної лінії судна, не перевищувало розміру, зазначеного нижче:

$$h = B/15 \text{ м або } h = 2,0 \text{ м, залежно від того, що менше.}$$

Мінімальна величина $h = 1,0 \text{ м}$.

3.1.6.3 Захист насосного відділення подвійним дном може бути забезпечений порожнім танком, баластним танком або, якщо це не суперечить вимогам інших частин Правил, паливним танком.

3.1.6.4 Приймальні колодязі можуть допускатися в подвійному дні, за умови, що такі колодязі настільки малі, наскільки це практично можливо, і відстань між дном колодязя і основною лінією судна, обмірювана під прямим кутом до основної лінії судна, не менша $0,5h$.

3.1.6.5 Баластні насоси повинні бути обладнані відповідними пристосуваннями для забезпечення ефективного відкачування із танків подвійного дна. Баластні трубопроводи можуть розташовуватися усередині подвійного дна, за умови, що ніяке пошкодження трубопроводу не вплине на робочий стан судових насосів, розташованих у насосному відділенні.

3.1.6.6 Насосні відділення, у яких днищова обшивка розташована вище основної лінії принаймні на мінімальну висоту, необхідну згідно **3.1.6.2** (наприклад, конструкція корми «гондольного» типу), немає необхідності обладнувати подвійним дном.

3.1.6.7 Незважаючи на вимоги **3.1.6.2** і **3.1.6.6**, якщо затоплення насосного відділення не призведе до виходу з ладу баластної системи або вантажної насосної системи, немає необхідності обладнувати подвійне дно.

3.1.6.8 Якщо частина насосного відділення розташована нижче мінімальної висоти, необхідної згідно **3.1.6.2**, то потрібно, щоб тільки ця частина насосного відділення була захищена подвійним дном.

3.1.7 Показники аварійного виливання нафти.

3.1.7.1 Визначення показників аварійного виливання нафти, що застосовуються до нафтових танкерів, поставлених 1 січня 2010 року або після цієї дати, як вони визначені в **1.2.23**, повинне бути виконане згідно вимог Правила 23 Додатка I Конвенції МАРПОЛ.

3.1.8 Розрахункові пошкодження.

3.1.8.1 Для розрахунку передбачуваного виливання нафти з нафтових танкерів, відповідно до вимог **3.1.9** і **3.1.10**, три зазначених нижче виміри довжини пошкодження, приймаються у вигляді паралелепіпеда, що прилягає до борта і днища .

Для пошкодження днища розглядаються два випадки його розташування по довжині судна, кожний з яких застосовується роздільно до відповідної встановленої частини нафтового танкера.

Розміри умовних пошкоджень борта і днища відповідно зазначені в табл. 3.1.8.1-1 і 3.1.8.1-2.

.1 Пошкодження борту.

При застосуванні величин пошкодження днища в межах носової частини судна, як це визначено в табл. 3.1.8.1-2 для цілей розрахунків виливання нафти, крайня точка протяжності пошкодження повинна бути на відстані $0,3L$ від носового перпендикуляра до корми судна.

Таблиця 3.1.8.1-1

№	Протяжність пошкодження	Прийнята розрахункова величина
1	2	3
1	Поздовжня протяжність (l_c)	$\frac{1}{3} L^{2/3}$ або 14,5м, залежно від того, що менше
2	Поперечна протяжність (t_c) (вимірюється від внутрішньої поверхні зовнішньої обшивки під прямим кутом до діаметральної площини на рівні, відповідному призначеному літньому надводному борту)	$B / 5$ або 11,5м, залежно від того, що менше
3	Вертикальна протяжність (v_c)	Нагору від основної лінії без обмежень

2 Пошкодження днища.

Таблиця 3.1.8.1-2

№	Протяжність пошкодження	Район пошкодження	Прийнята розрахункова величина
1	Поздовжня протяжність l_s	На відстані $0,3L$, від носового перпендикуляру	$L / 10$
		В будь-якій іншій частині судна	$L / 10$ або 5м, залежно від того, що менше
2	Поперечна протяжність t_s	На відстані $0,3L$, від носового перпендикуляру	$B / 6$ або 10м, залежно від того, що менше, але не менше 5м
		В будь-якій іншій частині судна	5м
3	Вертикальна протяжність від основної лінії v_s	На відстані $0,3L$ від носового перпендикуляру	$B / 15$ або 6м, залежно від того, що менше

3.1.9 Передбачуване виливання нафти для танкерів, поставлених до 1 січня 2010 року.

3.1.9.1 Розрахунок передбачуваного виливання нафти при пошкодженні борта (O_c) і днища (O_s) для відсіків, порушених пошкодженням у будь-якому можливому місці по довжині судна, за умови, що розміри цих пошкоджень визначаються згідно **3.1.8.1**, виконується за формулами:

1 при пошкодженні борта:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (3.1.9.1.1)$$

2 при пошкодженні днища:

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (3.1.9.1.2)$$

де:

W_i - обсяг бортового танка, можливо пошкодженого, як зазначено в **3.1.8**, м³. Для танка ізольованого баласту W_i може прийматися рівним нулю;

C_i - обсяг центрального танка, можливо пошкодженого, як зазначено в **3.1.8**, м³. Для танка ізольованого баласту C_i може прийматися рівним нулю.

$$K_i = 1 - b_i / t_c ;$$

якщо $b_i \geq t_c$ $K_i = 0$;

$$Z_i = 1 - h_i / V_s ;$$

якщо $h_i \geq V_s$ $Z_i = 0$;

b_i — ширина розглянутого бортового танка, обмірювана від внутрішньої поверхні зовнішньої обшивки під прямим кутом до діаметральної площини на рівні, що відповідає призначеному надводному борту, м. У випадку, якщо ширина b_i не є постійною протягом довжини окремого бортового танка, для цілей оцінки передбачуваного виливання нафти O_c і O_s повинна використовуватися найменша величина b_i танка;

h_i — мінімальна висота розглянутого міждонного простору, м. При відсутності подвійного дна h_i приймається рівним нулю.

3.1.9.2 Якщо незаповнений простір або танк ізольованого баласту довжиною менше довжини l_c , зазначеної в табл. 3.1.8.1-1, розташовані між бортовими вантажними танками, виливання O_c у формулі (3.1.9.1.1) може бути розраховане на основі обсягу W_i , що є фактичним обсягом одного такого танка (якщо танки однакової місткості) або обсягом меншого із двох танків (якщо вони мають різну місткість), суміжних с таким відсіком, помноженого на коефіцієнт S_i , як він визначений нижче, причому для всіх інших бортових танків, пошкоджених при такому зіткненні, приймається величина фактичного повного обсягу.

$$S_i = 1 - l_i / l_c \quad (3.1.9.2)$$

де:

l_i - довжина розглянутого незаповненого відсіку або танка ізольованого баласту, м.

3.1.9.3 При розрахунку передбачуваного виливання нафти O_s при пошкодженні днища:

1 ураховуються тільки ті міждонні танки, які залишаються порожніми або заповненими чистою водою, якщо вантаж перевозиться у вантажних танках, розташованих над ними;

2 якщо подвійне дно не поширюється на повну довжину і ширину розглянутого вантажного танка, воно не враховується в розрахунках, і обсяг вантажних танків над ділянкою пошкодженого днища повинний ураховуватися у формулі (3.1.9.1.2), навіть якщо цей вантажний танк не вважається пошкодженим через наявність часткового подвійного дна.

3 При визначенні висоти h_i приймальні колодязі можна не враховувати за умови, що вони не занадто великі по площі і простираються нижче танка на мінімальну відстань, причому в кожному разі їхня глибина не перевищує $1/2$ висоти подвійного дна. Якщо глибина приймального колодязя більша $1/2$ висоти подвійного дна, висота h_i повинна прийматися рівною висоті подвійного дна за винятком глибини приймального колодязя.

Розміри приймального колодязя повинні відповідати розмірам усмоктувального трубопроводу і охопленої площі.

Трубопровід, прокладений у міждонному просторі і обслуговуючий такий колодязь, у місці свого з'єднання з танком, який обслуговується, обладнується клапанами або іншими запірними пристроями для запобігання виливання нафти у випадку пошкодження трубопроводу. Ці клапани або інші запірні пристрої повинні розташовуватися на відстані від днища не менше ніж $h/2$.

Такий трубопровід прокладається якнайвище над днищовою обшивкою судна. При знаходженні судна в морі ці клапани повинні бути закриті у всіх випадках, коли в танку перебуває нафтовий вантаж, за винятком того, що вони можуть бути відкриті тільки для перекачування вантажу, необхідного для удиферентування судна.

3.1.9.4 Якщо пошкодження днища охоплює одночасно чотири центральних танки, величина передбачуваного виливання нафти при пошкодженні днища O_s може бути розрахована за формулою:

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (3.1.9.4)$$

3.1.9.5 Для цілей розрахунків передбачуваного виливання нафти для комбінованих вантажних суден:

1 обсяг вантажного танка повинний включати обсяг люка до верху комінгсів люка, безвідносно до конструкції люка, але може не включати обсяг будь-якого люкового закриття; і

2 для виміру обсягу до теоретичних ліній не повинний відніматися обсяг внутрішніх конструкцій.

3.1.9.6 Регістр і Адміністрація може розглядати як засіб зменшення виливання нафти у випадку пошкодження днища застосування системи перекачування вантажу, яка має в кожному вантажному нафтовому танку високо розташований аварійний усмоктувальний патрубок і здатна перекачувати вантаж з пошкодженого танка або танків у танки ізольованого баласту або в наявні незаповнені вантажні танки, якщо є впевненість, що вони можуть мати достатній незаповнений простір.

Така система повинна ураховуватися тільки в тому випадку, якщо вона має здатність перекачувати за дві години роботи кількість нафти, рівну половині обсягу найбільшого із розглянутих пошкоджених танків, і за наявності еквівалентної приймальної місткості в баластних або вантажних танках.

При наявності такої системи розрахунок виливання O_s дозволяється виконувати по формулі (3.1.9.4). Усмоктувальні трубопроводи цієї системи повинні прокладатися, щонайменше, на висоті від днища не меншій вертикальній протяжності від основної лінії пошкодження днища (v_s).

Адміністрація повинна надавати ІМО відповідну інформацію щодо схвалених нею таких пристроїв для направлення іншим Сторонам Конвенції МАРПОЛ.

3.1.10 Обмеження розмірів вантажних танків та їхнє розташування (для танкерів, поставлених до 1 січня 2010 року).

3.1.10.1 Вимогам до розмірів вантажних танків і їхнього розташування (для танкерів, поставлених до 1 січня 2010 року), що наведені нижче, повинний задовольняти:

.1 кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше, поставлений після 31 грудня 1979 року, як він визначений в **2.1** частині «Загальні положення» цих Правил, і

.2 кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше, поставлений 31 грудня 1979 року або до цієї дати, як він визначений в **2.1** частині «Загальні положення» цих Правил, що відноситься до однієї з наступних категорій:

.2.1 танкер, поставлений після 1 січня 1977 року; або

.2.2 танкер, до якого застосовні обидві наступні умови:

.2.2.1 його поставка здійснена не пізніше 1 січня 1977 року; і

.2.2.2 контракт на його побудову укладений після 1 січня 1974 року або контракт на його побудову не був попередньо укладений, але киль був закладений або танкер перебував у подібній стадії побудов після 30 червня 1974 року.

3.1.10.2 Розміри і розташування вантажних танків нафтових танкерів повинні бути такими, щоб передбачуване виливання нафти, при пошкодженні борта O_C або днища O_S , м³, у будь-якому місці по довжині судна, розраховане відповідно до вимог 3.1.9, не перевищував 30000 м³ або величини, обчисленої за формулою:

$$O_A = 400\sqrt{DW} \quad (3.1.10.2)$$

залежно від того, що більше;

у жодному разі, передбачуване виливання нафти не повинне перевищувати 40 000 м³.

3.1.10.3 Вантажні танки нафтових танкерів повинні задовольняти наступним вимогам:

.1 обсяг будь-якого центрального вантажного нафтового танка не повинний перевищувати 50 000 м³;

.2 обсяг будь-якого бортового вантажного нафтового танка не повинний перевищувати 75% граничного передбачуваного виливання нафти, зазначеного в **3.1.10.2**;

.3 допустимий обсяг бортового вантажного нафтового танка може бути збільшений до 40 000 м³ за умови, що на нафтовому танкері з ізольованим баластом, що задовольняє вимогам **3.1.1** і **3.1.2**, такий бортовий танк розташований між двома танками ізольованого баласту, довжина кожного з яких перевищує поздовжню довжину l , а ширина бортового танка перевищує поперечну довжину t .

Довжина будь-якого вантажного нафтового танка не повинна перевищувати 10 м або одну з наступних величин довжини, зазначену в табл. 3.1.10.4, залежно від того, що більше.

Таблиця 3.1.10.4

№	Наявність і розташування усередині вантажних танків перегородок		Допустима довжина	
1	Відсутність поздовжньої перегородки		$(0,5b_i / B + 0,1)L$, але не більше $0,2 L$	
2	Наявність однієї поздовжньої перегородки в діаметральній площині		$(0,25b_i / B + 0,15)L$	
3	Наявність двох і більше поздовжніх перегородок	Для бортових танків		$0,2L$
		Для центральних танків	$b_i / B \geq 1/5$	$0,2L$
			$\frac{b_i}{B} < \frac{1}{5}$	При відсутності поздовжньої перегородки в діаметральній площині
		При наявності поздовжньої перегородки в діаметральній площині		$(0,25b_i / B + 0,15)L$

Примітка: b_i - мінімальна відстань від борту судна до зовнішньої поздовжньої перегородки цього танка, м, обмірювана від внутрішньої поверхні зовнішньої обшивки під прямим кутом до діаметральної площини на рівні, відповідному призначеному літньому надводному борту.

3.1.10.5 Щоб уникнути перевищення граничних обсягів, установлених згідно вимог **3.1.10.2**, **3.1.10.3** і **3.1.10.4**, і незалежно від схваленого типу установленої системи перекачування вантажу, якщо така система з'єднує два вантажні танки або більше, повинні бути передбачені клапани або інші подібні запірні пристрої для відокремлення танків один від одного. Такі клапани або пристрої повинні бути закриті, коли танкер перебуває в морі.

3.1.10.6 Ділянки трубопроводів, що проходять через вантажні танки на відстані меншій t від борту судна або меншій v_c від днища судна, повинні бути обладнані клапанами або іншими подібними запірними пристроями в місці їхнього відкритого входу в будь-який вантажний танк. При знаходженні судна в морі ці клапани повинні бути закриті у всіх випадках, коли в танку перебуває нафтовий вантаж, за винятком того, що вони можуть бути відкриті тільки для перекачування вантажу, необхідного для удиферентування судна.

3.1.11 Остійність у непошкодженому стані.

3.1.11.1 Кожний нафтовий танкер дедвейтом 5 000 тонн і більше, поставлений 1 лютого 2002 року або після цієї дати, як він визначений в **1.2.22**, повинний задовольняти критеріям остійності в непошкодженому стані, зазначеним в **3.1.11.1.1** і **3.1.11.1.2**, залежно від випадку, за будь-якої експлуатаційної осадки в найгірших можливих умовах завантаження і баластування, зазначених в **3.1.11.2**, включаючи проміжні етапи операцій по перекачуванню рідини. У всіх умовах баластні танки приймаються не повністю заповненими.

.1 При знаходженні в порту початкова метацентрична висота GMo з поправкою на вплив вільних поверхонь рідин, розрахована при крені 0° , повинна бути не менше $0,15\text{м}$;

.2 При знаходженні в морі повинні застосовуватися наступні критерії:

.2.1 площа під діаграмою плечей, що відновлюють (кривій GZ) повинна бути не менша $0,055\text{м} \times \text{рад}$ до кута крену $\theta = 30^\circ$ і не менша $0,09\text{м} \times \text{рад}$ до кута крену $\theta = 40^\circ$ або кута заливання θ_f^* , якщо цей кут менший 40° . Крім того, площа під діаграмою плечей, що відновлюють (кривій GZ) між кутами крену 30° і 40° або між кутами 30° і θ_f , якщо цей кут менший 40° , повинна бути не менше $0,03\text{м} \times \text{рад}$.

.2.2 плече, що відновлює, GZ повинне становити, щонайменше, $0,20\text{ м}$ при куті крену рівному або більше 30° ;

.2.3 максимальне плече, що відновлює, повинне відзначатися переважно при куті крену більше 30° , але не менше 25° ;

.2.4 початкова метацентрична висота GMo з поправкою на вплив вільних поверхонь рідин, розрахована при крені 0° , повинна бути не менше $0,15\text{м}$.

3.1.11.2 Судно повинне бути завантажене так, щоб усі вантажні танки були заповнені до рівня, що відповідає максимальній загальній величині вертикального моменту обсягу плюс момент інерції

вільної поверхні при крені рівному 0° у відношенні кожного окремого танка. Щільність вантажу повинна відповідати наявній чистій вантажопідйомності при водотоннажності, за якої момент, що кренить, досягає мінімальної величини, допускаючи вантажопідйомність із повним вантажем видаткових матеріалів при відході і 1% загальної місткості водяного баласту. У всіх баластних танках повинний передбачатися максимальний момент вільної поверхні. З метою розрахунку GMo поправки на вільну поверхню рідини повинні ґрунтуватися на відповідному вертикальному моменті інерції вільної поверхні. Крива плеча моменту, що відновлює, може корегуватися на основі моментів перекачування рідини.

3.1.11.3 Вимоги **3.1.11.1** повинні задовольнятися за допомогою конструктивних заходів. Відносно комбінованих суден можуть допускатися прості додаткові експлуатаційні процедури.

3.1.11.4 Прості додаткові експлуатаційні процедури для операцій по перекачуванню рідин, наведені в **3.1.11.3**, означають письмові інструкції, надані капітанові, які:

- .1** схвалені Регістром;
- .2** указують ті вантажні і баластні танки, які в будь-яких конкретних умовах перекачування рідин і можливого діапазону щільності вантажу можуть бути не повністю заповненими, проте забезпечувати задоволення критеріям остійності. Під час операцій по перекачуванню рідин не повністю заповнені танки можуть мінятися і становити будь-яку комбінацію, за умови, що критерії задовольняються;
- .3** легко зрозумілі особі командного складу, відповідальній за операції по перекачуванню рідин;
- .4** передбачають планову послідовність вантажних/баластних операцій;
- .5** дозволяють порівнювати досягнуту і необхідну остійність, використовуючи критерії остійності у формі графіка або таблиці;
- .6** не вимагають виконання відповідальною особою командного складу великих математичних розрахунків;
- .7** передбачають коригувальні заходи, які повинні прийматися відповідальною особою командного складу у випадку відхилення від рекомендованих величин і у випадку аварійних ситуацій; і
- .8** чітко виділені в схваленому буклеті з інформацією про посадку і остійність, і вивішені на видному місці в посту керування вантажними/баластними операціями, а також чітко виділені в будь-якому комп'ютерному програмному забезпеченні, за допомогою якого виконуються розрахунки остійності.

Примітка: * Θ_f - кут крену, за якого занурюються отвори в корпусі, надбудовах або рубках судна, які не можуть бути герметично закриті. При застосуванні цього критерію малі отвори, через які не може відбутися прогресуюче затоплення, можна не розглядати як відкриті отвори.

3.1.12 Поділ на відсіки і аварійна остійність.

3.1.12.1 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше, поставлений після 31 грудня 1979 року, як він визначений в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, повинний задовольняти критеріям поділу на відсіки і аварійної остійності, зазначеним в **3.1.12.3**, після передбачуваного пошкодження борту або днища, згаданого в **3.1.12.2**, за будь-якої експлуатаційної осадки, що відображає фактичне часткове або повне завантаження з відповідним урахуванням диференту, міцності судна і питомої ваги вантажів. Інформація, що надається, повинна давати можливість оцінювати аварійну остійність у таких же або подібних умовах, за яких передбачається експлуатація судна. Таке пошкодження розглядається на всіх можливих ділянках судна по довжині, а саме:

- .1** для танкерів довжиною більше 225м – у будь-якому місці по довжині судна;
- .2** для танкерів довжиною більше 150м, але не більше 225м – у будь-якому місці по довжині судна, за винятком пошкодження, що зачіпає кормову або носову перегородку, що обмежує розташоване в кормі машинне відділення. Машинне відділення розглядається як єдиний затоплюваний відсік; і
- .3** для танкерів довжиною не більше 150м – у будь-якому місці по довжині судна між сусідніми поперечними перегородками, за винятком машинного відділення. Для танкерів довжиною 100м і менше, для яких всі вимоги **3.1.12.3** не можуть бути задоволені без істотного погіршення їх експлуатаційних властивостей, Регістр може допустити звільнення їх від цих вимог.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

.4 випадки, коли танкер не перевозить у своїх вантажних танках ніякої нафти, крім нафтових залишків, не розглядаються.

3.1.12.2 Розміри і характер передбачуваного пошкодження повинні прийматися наступними:

.1 борта – відповідно зазначених у табл. 3.1.12.2.1;

.2 днища – відповідно зазначених у табл. 3.1.12.2.2.

При застосуванні величин пошкодження днища в межах носової частини судна, як це визначено в табл. 3.1.8.1-2 для цілей розрахунків аварійної остійності, крайня точка довжини пошкодження повинна бути на відстані $0,3L$ від носового перпендикуляра в напрямку до корми судна.

Таблиця 3.1.12.2.1 Пошкодження борта.

№	Довжина пошкодження	Прийнята розрахункова величина
1	Поздовжня довжина	$\frac{1}{3} L^{2/3}$ або 14,5м, залежно від того, що менше
2	Поперечна довжина (виміряється від внутрішньої поверхні зовнішньої обшивки під прямим кутом до діаметральної площини на рівні літньої вантажної ватерлінії:	$B / 5$ або 11,5м, залежно від того, що менше
3	Вертикальна довжина	Нагору від теоретичної лінії обшивки днища в діаметральній площині без обмеження

.3 Якщо будь-яке пошкодження менших розмірів, ніж максимальне пошкодження, зазначене в 3.1.12.2.1 і 3.1.12.2.2, може призвести до більше важких наслідків, то в розрахунок приймається таке пошкодження.

Таблиця 3.1.12.2.2 Пошкодження днища.

№	Довжина	Район пошкодження	Прийнята розрахункова величина
1	Поздовжня довжина	На протязі $0,3L$, від носового перпендикуляра	$\frac{1}{3} L^{2/3}$ або 14,5м, залежно від того, що менше
		В будь-якій іншій частині судна	$\frac{1}{3} L^{2/3}$ або 5м, залежно від того, що менше
2	Поперечна довжина	На протязі $0,3L$, від носового перпендикуляра	$B/6$ або 10м, залежно від того, що менше
		В будь-якій іншій частині судна	$B/6$ або 5м, залежно від того, що менше
3	Вертикальна довжина	$B/15$ або 6м, залежно від того, що менше; вимірюється від теоретичної лінії обшивки днища в діаметральній площині будь-якої частини судна.	

.4 Якщо пошкодження, що зачіпає поперечні перегородки, розглядається для випадків, зазначених в 3.1.12.1.1 і 3.1.12.1.2, то для того щоб ці поперечні водонепроникні перегородки вважалися ефективними, відстань між ними повинна бути не менше поздовжньої довжини передбачуваного пошкодження, зазначеного в 3.1.12.2.1.

Якщо поперечні перегородки розташовані одна від одної на меншій відстані, то при визначенні затоплюваності відсіків одна або більше з таких перегородок у межах згаданого пошкодження розглядаються як неіснуючі.

.5 Якщо пошкодження між сусідніми поперечними водонепроникними перегородками розглядається для випадку, зазначеного в 3.1.12.1.3, то ні головна поперечна перегородка, ні поперечна перегородка, що обмежує бортові або міждонні танки, не розглядається як пошкоджена, крім випадків, коли:

.5.1 відстань між сусідніми перегородками менша поздовжньої довжини передбачуваного пошкодження, зазначеного в 3.1.12.2.1; або

.5.2 поперечна перегородка має уступ або рецес довжиною більше 3,05м, розташований у межах передбачуваного пошкодження. Уступ, утворений перегородкою і настилом ахтерпіка, не розглядається як уступ для цих вимог.

.6 Якщо в межах передбачуваного пошкодження розташовані трубопроводи, канали або тунелі, повинні бути вжиті заходи для того, щоб прогресуюче затоплення не поширилося по них у відсіки, затоплення яких не передбачується для кожного даного випадку пошкодження.

.7 Приймальні колодязі можуть не враховуватися, за умови, що вони не занадто великі і простираються нижче танка на мінімальну відстань, причому в кожному разі їхня глибина не перевищує половини висоти подвійного дна.

3.1.12.3 Нафтові танкери вважаються таким, що задовольняють критеріям аварійної остійності, якщо задоволені наступні вимоги:

.1 Кінцева ватерлінія з урахуванням збільшення осадки, крену і диференту повинна проходити нижче нижньої кромки будь-якого отвору, через який може відбуватися прогресуюче затоплення. До таких отворів відносяться повітряні труби і отвори, закриті дверима або кришками люків у бризконепроникному виконанні; до таких отворів не відносяться отвори, які закриті водонепроникними кришками горловин і водонепроникними палубними ілюмінаторами, невеликі водонепроникні кришки люків вантажних танків, які забезпечують високий ступінь конструктивної цілісності палуби, дистанційно керовані водонепроникні клінкетні двері, швидкозакриваючі двері або односторонні навісні водонепроникні двері, які обладнані засобами індикації, розташованими в безпосередній близькості від них і на ходовому містку, які показують, відкриті чи закриті двері або люкові закриття і які зазвичай закриті під час знаходження судна у морі, навісні водонепроникні двері, які постійно зачинені під час знаходження судна в морі, а також бортові ілюмінатори, що не відкриваються.

.2 На кінцевій стадії затоплення кут крену, викликаний несиметричним затопленням, не перевищує 25°, проте цей кут може бути збільшений до 30°, якщо при цьому кромка палуби не занурюється у воду.

.3 Остійність на кінцевій стадії затоплення повинна бути перевірена і може вважатися достатньою, якщо крива плечей, що відновлюють, простирається не менше ніж на 20° за точку рівноваги в сполученні з максимальним залишковим плечем, що відновлює, у межах діапазону 20°, рівним, щонайменше, 0,1м. Площа під кривою в цьому діапазоні повинна бути не менш 0,0175м²×рад. Незахищені отвори не повинні занурюватися у воду в межах цього діапазону, якщо дане приміщення не приймається затопленим. У межах цього діапазону може допускатися занурення у воду кожного з отворів, згаданих в **3.1.12.3.1**, а також будь-яких інших отворів, які можуть бути закриті непроникно при впливі моря.

.4 Регістр повинний переконатися в тому, що судно володіє достатньою остійністю на проміжних стадіях затоплення.

.5 Пристрої для вирівнювання крену, що вимагають таких механічних засобів, як клапани або поперечні перетічні труби, якщо вони встановлені, не повинні розглядатися як засіб зменшення кута крену або підтримання мінімальної величини залишкової остійності, що задовольняє вимогам **3.1.12.3.1**, **3.1.12.3.2** і **3.1.12.3.3**, і достатня залишкова остійність повинна підтримуватися протягом всіх стадій вирівнювання. Приміщення, які з'єднані каналами великого поперечного перерізу, можуть розглядатися як спільні.

3.1.12.4 Вимоги **3.1.12.1** підтверджуються розрахунками, що враховують проектні характеристики судна, розташування, конфігурацію і вміст пошкоджених відсіків, так само як і розподіл, питоми ваги і вплив вільної поверхні рідин. У розрахунках повинне враховуватися наступне:

.1 Ураховуються всі порожні або частково заповнені танки, питома вага перевезених вантажів, а також будь-яке виливання рідини з пошкоджених відсіків.

.2 Величини проникності приміщень, затоплених у результаті пошкодження, повинні прийматися рівними величинам, зазначеним у табл. 3.1.12.4.2.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

.3 Плавучість будь-якої надбудови, розташованої безпосередньо над місцем пошкодження борта, не враховується. Проте, можна урахувати незатолені водою частини надбудов за межами пошкодження, якщо вони відділені від пошкодженого відсіку водонепроникними перегородками і у відношенні цих непошкоджених просторів дотримані вимоги **3.1.12.3.1**. У водонепроникних перегородках надбудови допускається наявність водонепроникних дверей на петлях.

Таблиця 3.1.12.4.2

№	Приміщення	Проникність
1	Призначені для запасів	0,60
2	Житлові	0,95
3	Зайняті механізмами	0,85
4	Порожні простори	0,95
5	Призначені для витратних рідин	від 0 до 0,95*
6	Призначені для інших рідин	від 0 до 0,95*

*) Проникність частково заповнених приміщень повинна відповідати кількості перевезеної в них рідини. Якщо пошкодження зачіпає танк, утримуючий рідину, то необхідно припускати, що його вміст повністю замінюється солоною водою до рівня кінцевого положення рівноваги.

.4 Вплив вільної поверхні розраховується при куті крену в 5° для кожного окремого відсіку. Для частково заповнених танків Регістр може зажадати або дозволити розрахунок поправок на вплив вільної поверхні при куті крену, що перевищує 5°.

.5 При розрахунку впливу вільних поверхонь рідин, що витрачаються, приймається, що для кожного типу рідини, щонайменше, одна поперечна пара танків або один центральний танк мають вільну поверхню, причому в розрахунок приймається такий танк або така комбінація танків, для яких вплив вільної поверхні найбільший.

3.1.12.5 Капітан кожного нафтового танкера, до якого застосовуються вимоги **3.1.12**, і особа, відповідальна за несамохідний нафтовий танкер, до якого також застосовуються вимоги **3.1.12**, повинні забезпечуватися, за схваленою формою,:

.1 інформацією із завантаження та розподілу вантажу, необхідною для забезпечення виконання положень **3.1.12**; і

.2 даними про здатність судна задовольняти критеріям аварійної остійності, визначеними згідно **3.1.12**, включаючи наслідки відступів, які можуть бути дозволені відповідно до **3.1.12.1.3**.

3.1.12.6 Всі нафтові танкери повинні бути оснащені інструментом остійності, який може забезпечити перевірку дотримання вимог по остійності у непошкодженому і пошкодженому стані, схвалених Регістром з урахуванням експлуатаційних вимог, рекомендованих Організацією*:

.1 Нафтові танкери, побудовані до 1 січня 2016 року, повинні відповідати положенням цього пункту на момент першого планового огляду судна для відновлення свідоцтва 1 січня 2016 або після цієї дати, але не пізніше 1 січня 2021;

.2 Незважаючи на вимоги підпункту .1, інструмент остійності, встановлений на нафтовому танкері, побудованому до 1 січня 2016 року, може не підлягати заміні за умови, що він може забезпечити перевірку дотримання вимог по остійності в непошкодженому і пошкодженому стані з задоволенням Регістра; і

.3 Для цілей забезпечення контролю Регістром видається документ про схвалення інструменту остійності.

Примітка: * Див. Главу 4 частини В Міжнародного кодексу остійності суден у непошкодженому стані 2008 року (Кодекс ОНС 2008 року) з поправками; розділ 4 додатка до Керівництва для схвалення інструментів остійності (MSC.1/Circ.1229) з поправками; і технічні вимоги, які визначені в частині 1 Керівництва для перевірки вимог остійності танкерів (MSC.1/Circ.1461).

3.1.12.7 Для нафтових танкерів дедвейтом 20 000 тонн і більше, поставлених 6 липня 1996 року або після цієї дати, як вони визначені в **1.2.21**, передбачуване пошкодження, зазначене в **3.1.12.2.2**, доповнюється наступним передбачуваним пошкодженням днища типу рекінг:

.1 поздовжня довжина:

.1.1 судна дедвейтом 75 000 тонн і більше:

0,6 L, вимірювана від носового перпендикуляра,

.1.2 судна дедвейтом менше 75 000 тонн:

0,4 L, вимірювана від носового перпендикуляра,

.2 поперечна довжина: $B/3$ у будь-якому місці днища;

.3 вертикальна довжина: пошкодження зовнішнього корпусу.

3.1.13 Відстійні танки.

3.1.13.1 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше повинний бути обладнаний відстійними танками відповідно до вимог **3.1.13.2 - 3.1.13.4**.

На нафтових танкерах, поставлених 31 грудня 1979 року або до цієї дати, як вони визначені в **2.1** частині «Загальні положення» цих Правил, будь-який вантажний танк може використовуватися як відстійний.

3.1.13.2 Для очищення вантажних танків і перекачування залишків брудного баласту і промивної води з вантажних танків у відстійний танк повинна бути передбачена належна система, схвалена Регістром.

3.1.13.3 У такій системі повинні бути передбачені пристрої для перекачування нафтових залишків у відстійний танк або систему відстійних танків таким чином, щоб будь-який стік, що скидається в море, вироблявся відповідно до вимог **3.3.1**.

3.1.13.4 Місткість відстійного танка або системи відстійних танків повинна бути достатньою для зберігання в них змивань, що утворилися при митті танків, нафтових залишків і залишків брудного баласту. Загальна місткість відстійного танка або системи відстійних танків повинна бути не менша 3% від вантажомісткості судна по нафті, за винятком наступних випадків:

.1 2% для тих нафтових танкерів, на яких миття танків виконується таким чином, що прийнятої один раз у відстійний танк або танки води вистачає для миття танків і, де це застосовно, для забезпечення робочою рідиною ежекторів, і не потрібно додатково вводити воду в систему під час миття;

.2 2% для тих нафтових танкерів, на яких передбачені танки ізольованого баласту або танки, виділені для чистого баласту, у відповідності з **3.1.1** і **3.1.2**, або обладнана система миття вантажних танків сирію нафтою відповідно до вимог **3.2.3**. Ця місткість може бути далі зменшена до 1,5% для нафтових танкерів, на яких миття танків водою виконується таким чином, що прийнятої один раз у відстійний танк або танки води для миття досить як для миття танків, так і, де це застосовно, для забезпечення робочою рідиною ежекторів, і не потрібно додатково вводити воду в систему під час миття; і

.3 1% для комбінованих вантажних суден, якщо нафтовий вантаж перевозиться тільки в танках із гладкими стінками* .

Ця місткість може бути навіть зменшена до 0,8%, якщо миття танків водою виконується таким чином, що прийнятої один раз у відстійний танк або танки води для миття досить як для миття танків, так і, де це застосовно, для забезпечення робочою рідиною ежекторів, і не потрібно додатково вводити воду в систему під час миття.

3.1.13.5 Відстійні танки повинні бути спроектовані таким чином, щоб розташування вхідних і вихідних отворів, відбійних перегородок і водозливів, якщо вони є, не викликало зайвої турбулентності та захоплення водою нафти або емульсії.

3.1.13.6 На нафтових танкерах дедвейтом 70 000 тонн і більше, поставлених після 31 грудня 1979 року, як вони визначені в **2.1** частині «Загальні положення» цих Правил, повинні бути передбачені, щонайменше, два відстійних танки.

Примітка: * Термін «танки з гладкими стінками» повинний сприйматися як такий, що включає головні вантажні танки нафтобалкерів, які можуть будуватися з вертикальним набором корпусу малої висоти. Перегородки з вертикальними гофрамаи вважаються гладкими стінками.

3.1.14 Насоси, трубопроводи і пристрої скидання.

3.1.14.1 Кожний нафтовий танкер повинний бути обладнаний на відкритій палубі по обох бортах патрубками із клапаном для приєднання до приймальних споруд і скидання в них брудного водяного баласту або забрудненої нафтою води.

3.1.14.2 На кожному нафтовому танкері валовою місткістю 150 і більше для скидання водяного баласту або забрудненої нафтою води з району вантажних танків у море вище ватерлінії, що допускається **3.3**, повинні бути виведені трубопроводи:

.1 або до суднового бортового зливального отвору, розташованого вище ватерлінії, що відповідає найбільшій осадці судна в баласті; або

.2 до розташованого на міделі судна зливального патрубка із клапаном або до кормового чи носового пристрою для навантаження/вивантаження, розташованого вище верхньої палуби, якщо він є.

Для можливості здійснення операцій таким чином, як дозволено **3.1.14.8.1 - 3.1.14.8.5**, може бути допущений інший устрій трубопроводів.

3.1.14.3 Судновий бортовий зливальний отвір, зазначений в **3.1.14.2.1**, повинний бути розташований так, щоб його нижня кромка не занурювалася, коли судно перевозить максимальну кількість баласту у своїх баластних рейсах, з урахуванням типу судна і виду перевезень.

Зливальний отвір для скидання, розташований вище ватерлінії, може бути визнаний відповідним цій вимозі за наступних станів судна в баласті:

.1 на нафтових танкерах, не обладнаних танками ізольованого баласту (SBT) або танками, виділеними для чистого баласту (CBT), за стану в баласті, коли судно перевозить одночасно як звичайний баласт на відхід, так і звичайний чистий баласт; і

.2 на нафтових танкерах, обладнаних танками ізольованого баласту (SBT) або танками, виділеними для чистого баласту (CBT), за умови баластування, коли судно перевозить водяний баласт у танках ізольованого баласту або у виділених для чистого баласту танках разом з додатковим баластом у вантажних танках відповідно до вимоги **3.1.1.3**.

Допускаються трубопроводи для скидання водяного баласту або забрудненої нафтою води з району вантажних танків у море, згідно положень **3.3**, підводити до бортового зливального отвору, розташованого вище ватерлінії судна в баласті на відхід, але не вище ватерлінії, що відповідає найбільшій осадці судна в баласті, якщо такі пристрої були встановлені до 1 січня 1981 року.

Хоча вимоги **3.1.14.2** не перешкоджають застосуванню пристрою, зазначеного в **3.1.14.2.2**, для скидання водяного баласту, рекомендується, щоб судна були обладнані або бортовими зливальними отворами, згідно **3.1.14.3**, або пристроями для спостереження за частковим потоком, згідно **3.1.14.8.5**.

3.1.14.4 На нафтових танкерах валовою місткістю 150 і більше, поставлених після 31 грудня 1979 року, як вони визначені в **2.1** частині «Загальні положення» цих Правил, повинні бути передбачені засоби для припинення скидання в море водяного баласту або забрудненої нафтою води з району вантажних танків, іншого, ніж скидання нижче ватерлінії, що дозволяється відповідно до вимог **3.1.14.8**, з місця розташованого на верхній палубі або вище таким чином, щоб з нього проглядався використовуваний патрубок, зазначений в **3.1.14.1**, і скидання в море із трубопроводів, зазначених в **3.1.14.2**.

Якщо передбачена ефективна систему зв'язку, така як телефон або радіо, між місцем спостереження і місцем керування скиданням, установка засобів для припинення скидання на місці спостереження не вимагається.

3.1.14.5 Кожний нафтовий танкер, поставлений після 1 червня 1982 року, як він визначений в **1.2.19**, на якому повинні бути передбачені танки ізольованого баласту або який повинний бути обладнаний системою миття танків сировою нафтою, повинний відповідати наступним вимогам:

.1 обладнаний нафтовими трубопроводами, спроектованими і встановленими таким чином, щоб залишок нафти в трубопроводах був мінімальним; і

.2 на ньому передбачені засоби для осушення всіх вантажних насосів і всіх нафтових трубопроводів після закінчення вивантаження, при необхідності шляхом їхнього приєднання до зачисного пристрою. Забезпечена можливість скидання стоків із трубопроводів і насосів, як на берег, так і у вантажний або відстійний танк. Для скидання на берег повинний бути передбачений спеціальний трубопровід малого діаметра.

3.1.14.6 Трубопровід малого діаметра.

.1 Площа поперечного перерізу трубопроводу малого діаметра не повинна перевищувати:

.1.1 10% площі поперечного перерізу головної зливальної вантажної магістралі – на нафтових танкерах, поставлених після 1 червня 1982 року, як вони визначені в 1.2.19, або нафтових танкерах, поставлених 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в 1.2.18, які ще не обладнані трубопроводом малого діаметра; або

.1.2 25% площі поперечного перерізу головної зливальної вантажної магістралі – на нафтових танкерах, поставлених 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в 1.2.18, уже обладнаних таким трубопроводом.

.2 Трубопровід малого діаметра (див. рис. 3.1.14.6.2) повинний приєднуватися до клапанів суднових приймально-відливних патрубків, по напрямку потоку вантажу при вивантаженні, на палубі танкера на правий і лівий борти, для забезпечення перекачування стоку з вантажних магістралей танкера на берег, при закритих клапанах зливальних патрубків, через ті ж самі з'єднання, що й для головних вантажних магістралей.

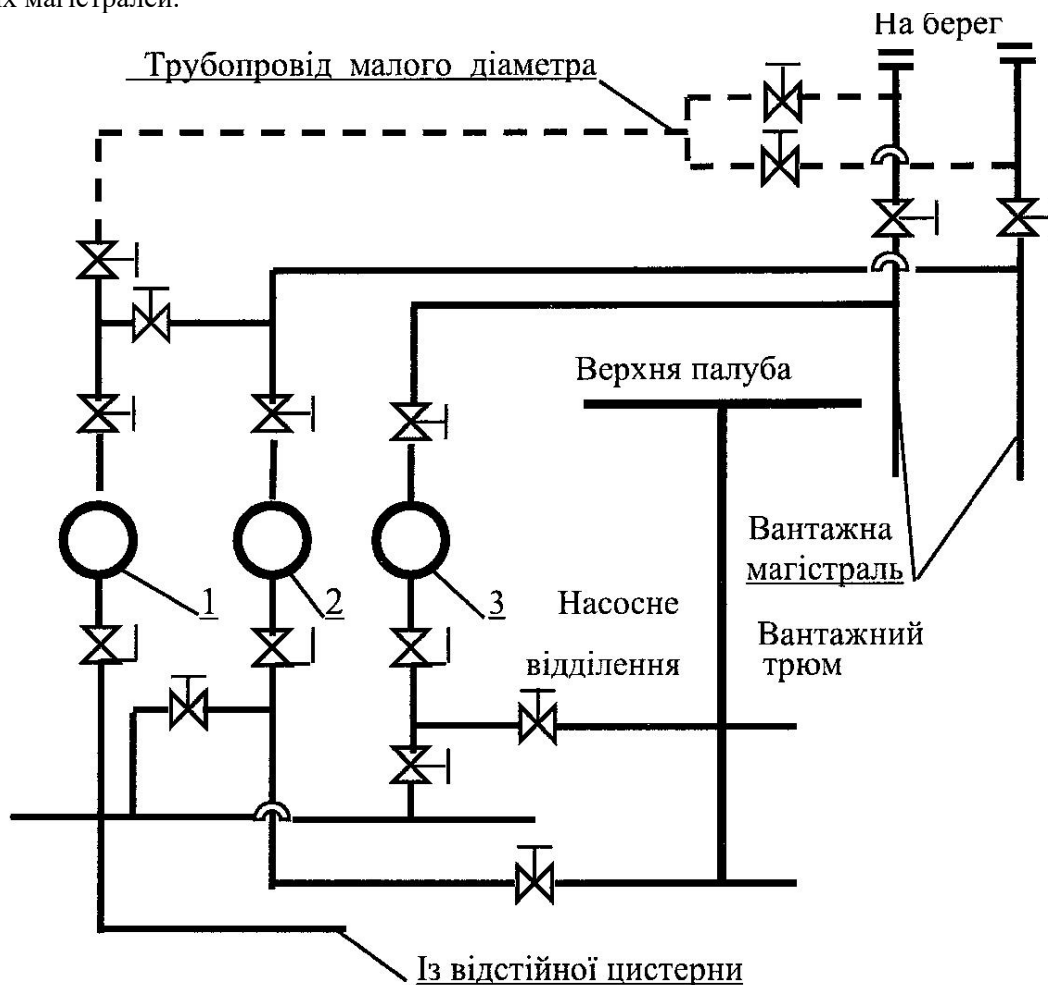


Рис. 3.1.14.6.2 З'єднання трубопроводу малого діаметра з клапаном зливального патрубку.

1 - зачисний насос; 2, 3 - вантажний насос.

3.1.14.7 Кожний танкер для сирової нафти, поставлений 1 червня 1982 року або до цієї дати, як він визначений в **1.2.18**, на якому повинні бути передбачені танки ізольованого баласту або, який повинний бути обладнаний системою миття сировою нафтою або експлуатуватися з виділеними для чистого баласту танками, повинний відповідати вимогам **3.1.14.5.2**.

3.1.14.8 На кожному нафтовому танкері скидання водяного баласту або забрудненої нафтою води з району вантажних танків повинне виконуватися вище ватерлінії за виключенням наступного:

.1 ізольований баласт і чистий баласт можна скидати нижче ватерлінії:

.1.1 у портах і біля віддалених від берега терміналів; або

.1.2 у море самопливом, або

.1.3 у море за допомогою насосів, якщо заміна водяного баласту виконується відповідно до положень правила D-1.1 Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод і осадів і керування ними (Конвенція BWM), за умови, що поверхня водяного баласту перевірена візуально або іншим способом безпосередньо перед скиданням, щоб упевнитися, що забруднення нафтою не відбудеться.

.2 нафтові танкери, поставлені 31 грудня 1979 року або до цієї дати, як вони визначені в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, які без переобладнання не здатні скидати ізольований баласт вище ватерлінії, можуть скидати ізольований баласт у море нижче ватерлінії, за умови, що поверхня водяного баласту перевірена візуально або іншим способом безпосередньо перед скиданням, щоб упевнитися, що забруднення нафтою не відбудеться.

.3 нафтові танкери, поставлені 1 червня 1982 року або до цієї дати, як вони визначені в **1.2.18**, що експлуатуються з виділеними для чистого баласту танками, які без переобладнання не здатні скидати водяний баласт із виділених для чистого баласту танків вище ватерлінії, можуть скидати такий баласт у море нижче ватерлінії за умови, що скидання цього водяного баласту контролюється відповідно до вимог **3.1.1.8.3**.

.4 на кожному нафтовому танкері брудний водяний баласт або забруднена нафтою вода з танків, що не є відстійними танками, у вантажному районі можуть бути скинуті в море самопливом нижче ватерлінії, за умови, що надано досить часу для того, щоб дати можливість відбутися сепарації нафти і води, і що безпосередньо перед скиданням водяний баласт проконтрольований за допомогою індикатора поверхні розділення нафта/вода, згідно положень **3.3.2**, щоб упевнитися, що скидання не зв'язане з якою-небудь підвищеною небезпекою для морської води.

.5 на нафтових танкерах, поставлених 31 грудня 1979 року або до цієї дати, як вони визначені в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, брудний водяний баласт або забруднена нафтою вода з району вантажних танків можуть скидатися в море нижче ватерлінії слідом за скиданням, зазначеним **3.1.14.8.4**, або замість нього, за умови що:

.5.1 частина стоку такої води видаляється через стаціонарний трубопровід системи часткового потоку для контролю за скиданням за борт у легкодоступне місце на верхній палубі або вище, де за ним можна вести візуальне спостереження під час операції скидання; і

.5.2 така система часткового потоку для контролю за скиданням за борт повинна відповідати, щонайменше, всім положенням Доповнення 4 Додатку I до Конвенції МАРПОЛ.

3.1.14.9 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше, поставлений 1 січня 2010 року або після цієї дати, як він визначений в **1.2.23**, на якому встановлено кінгстонний ящик, постійно з'єднана із системою вантажних трубопроводів, повинний бути оснащений клапаном кінгстонного ящика із внутрішнім запірним клапаном.

Крім цих клапанів кінгстонний ящик повинен бути такою, щоб була можливість ізолювати її від системи вантажних трубопроводів у той час, коли танкер виконує завантаження, перевезення або вивантаження вантажу, з використанням засобу примусового закриття, що відповідає вимогам Регістра.

Такий засіб примусового закриття є пристроєм, установленим у системі трубопроводів з метою запобігти за всіх обставин заповнення вантажем ділянки трубопроводу між клапаном кінгстонного ящика і внутрішнім клапаном.

Таким засобом примусового закриття можуть служити заглушки, заслінки, глухі кінці трубопроводів, витяжні або вакуумні системи або системи повітряного або водяного тиску. Витяжні або вакуумні системи і системи повітряного або водяного тиску повинні обладнуватися манометром і системою сигналізації, що дозволяють постійно контролювати стан секції трубопроводу і цілісність клапана між кінгстонним ящиком і внутрішніми клапаном.

3.2 ОБЛАДНАННЯ

3.2.1 Система автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти (САВРІКС).

3.2.1.1 З урахуванням вимог **1.6.2.3** і **1.6.2.4**, кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше повинний бути обладнаний системою автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти (САВРІКС), схваленою Регістром.

Технічні вимоги, викладені нижче, застосовуються також до систем вимірювання і реєстрації вмісту нафти, що використовуються для здійснення моніторингу кожної окремої біопаливної суміші, яка містить 75% і більше нафтопродуктів та перевозиться відповідно до пункту 4.1 циркуляра МЕРС.1/Circ.761/Rev.1. У випадках, коли нижче наведено посилання на вимірювання та реєстрацію нафти, ці вимоги також застосовуються до такої біопаливної суміші.

3.2.1.2 Система повинна бути обладнана самописним пристроєм для безперервної реєстрації наступного:

- .1** скидання нафти в літрах на морську миллю; і
- .2** загальна кількість скинутої нафти або вміст нафти в стоці та інтенсивність скидання.

В обох випадках запис повинний містити дату і час скидання і зберігатися не менше трьох років.

Система автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти повинна включатися при будь-якому скиданні стоку в море і забезпечувати автоматичне припинення скидання нафтовмісної суміші, коли миттєва інтенсивність скидання нафти перевищує значення, що допускається **3.3.1**. Будь-яка несправність цієї системи автоматичного виміру, реєстрації і керування скиданням нафти, повинна призводити до припинення скидання. Повинне бути передбачене дублююче ручне керування системою, що може бути використане у випадку такої несправності, а несправний вузол у найкоротший час повинний бути приведений у робочий стан. Адміністрація держави порту може дозволити танкеру з несправною системою автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти виконати один баластний рейс для його проходження в порт ремонту.

Прилад для вимірювання вмісту нафти, що входить у систему автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти, повинний мати характеристики, рекомендовані Організацією*.

3.2.1.3 Інструкції для експлуатації системи автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти повинні відповідати керівництву, розробленому Організацією.

Ці інструкції повинні містити відповідні вказівки по експлуатації системи як у ручному так і в автоматичному режимі, передбачати виключення можливості будь-якого скидання нафти, крім виконаного відповідно до вимог **3.3.1**.

3.2.1.4 Система автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти повинна бути спроектована і встановлена відповідно до керівництва й технічних вимог по системах автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти для нафтових танкерів, розроблених Організацією**.

Примітки: * У відношенні приладів для визначення вмісту нафти, установлених на танкерах, побудованих до 2 жовтня 1986 року, див. «Рекомендації з міжнародних технічних вимог до експлуатаційних характеристик і випробувань обладнання для сепарації нафтоводяних сумішей і приладів для визначення вмісту нафти», прийняті ІМО резолюцією А.393(X).

У відношенні приладів для визначення вмісту нафти, як частини систем автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти, установлених на танкерах, побудованих 2 жовтня 1986 року або після цієї дати,

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

див. «Переглянуте керівництво і технічні вимоги до систем автоматичного виміру, реєстрації і керування скиданням нафти для нафтових танкерів», прийняте ІМО резолюцією А.586(14).

У відношенні приладів для визначення вмісту нафти, як частини систем автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти, установлених на танкерах, кілі яких закладені або які перебували в подібній стадії побудови 1 січня 2005 року або після цієї дати, див. «Переглянуте керівництво і технічні вимоги до систем автоматичного виміру, реєстрації і керування скиданням нафти для нафтових танкерів», прийняте ІМО резолюцією МЕРС.108(49) з поправками.

** Див. «Керівництво і специфікація по системах автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти для нафтових танкерів», прийняте ІМО резолюцією А.496(XII), або «Переглянуте керівництво і технічні вимоги до систем автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти для нафтових танкерів», прийняте ІМО резолюцією А.586(14), або «Переглянуте керівництво і технічні вимоги до систем автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти для нафтових танкерів», прийняте ІМО резолюцією МЕРС.108(49) з поправками, дивлячись по тому, що застосовне згідно з роком побудови нафтового танкера.

3.2.1.5 Загальні вказівки.

.1 Система автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти повинна мати систему керування і бути обладнана блокуванням вмикання і керування скиданням за борт, згідно наступних положень.

.1.1 Керуюча система є системою, що одержує автоматичні сигнали про:

.1.1.1 вміст нафти в стоці в млн⁻¹;

.1.1.2 інтенсивність скидання в м³/год;

.1.1.3 швидкість судна у вузлах;

.1.1.4 місцезнаходження судна - широта і довгота;

.1.1.5 дату і час (за Гринвічем); і

.1.1.6 положення пристрою керування скиданням за борт.

Система повинна робити автоматичну реєстрацію даних, зазначених **3.2.1.15.2**.

.1.2 Блокуванням умикання є пристрій, який запобігає відкриттю зливального клапана або спрацюванню інших рівноцінних пристроїв доти, поки система керування скиданням, якщо її застосування потрібне згідно Конвенції, не вступить повністю в дію.

.1.3 Керування скиданням за борт забезпечується блоком, що автоматично задає послідовність операцій для припинення скидання стоку за борт в аварійних умовах і виключає можливість скидання протягом усього періоду часу, поки існують аварійні умови. Блок може забезпечувати закриття запірних клапанів або зупинку відповідних насосів, залежно від випадку.

.2 Вимоги до схвалення різних частин системи керування скиданням, установлені відповідно до резолюції МЕРС.108(49):

.2.1 прилад для визначення вмісту нафти повинний піддаватися випробуванню з метою схвалення типу відповідно до методики, наведеної в додатку до резолюції МЕРС.108(49);

.2.2 прилад для визначення вмісту нафти і секція керування системи керування скиданням повинні піддаватися екологічним випробуванням, зазначеним у додатку до резолюції МЕРС.108(49);

.2.3 документація для схвалення схем розміщення установок, зазначена в **3.2.1.19.1** цього розділу Правил, повинна надаватися Регістру до установлення системи керування скиданням на судно;

.2.4 прилади для визначення вмісту нафти, які випробувані і надані для типового схвалення 17 травня 2013 року або після цієї дати, повинні мати свідоцтва про типове схвалення, оформлені за формою, наведеною в резолюції МЕРС.240(65) незалежно від того, призначений цей прилад для контролю сумішей біопалива з нафтою чи ні.

3.2.1.6 Технічні вимоги.

.1 Система автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти повинна ефективно вимірювати, реєструвати і керувати скиданням будь-якого стоку в море через ті зливальні забортні

отвори, дозволені **3.1.14.2**, які, за погодженням з Регістром, є необхідними для виконання вимог, пов'язаних з експлуатацією нафтового танкера.

.2 Система керування скиданням повинна надійно працювати у всіх умовах навколишнього середовища, у яких, як передбачається, звичайно можуть працювати нафтові танкери, і повинна бути спроектована і виготовлена так, щоб задовольняти технічним вимогам до екологічних випробувань, зазначеним у частині 2 Додатку до переглянутого Керівництва і технічних вимог резолюції МЕРС.108(49) з поправками. Крім того:

.2.1 система повинна бути спроектована так, щоб скидання брудного баласту або інших нафтовмісних вод з району вантажних танків не могло виконуватися, якщо система керування скиданням не перебуває в нормальному робочому режимі і не обрана відповідна точка для добору проб;

.2.2 бажано, щоб система могла добирати пробу зі стоку, що скидається, у мінімальній кількості зливальних отворів і була влаштована так, щоб скидання за борт могло виконуватися в цей момент часу тільки через один отвір;

.2.3 якщо передбачається, що для цілей одночасного скидання використовується більше ніж один трубопровід, на кожному трубопроводі, через який здійснюється скидання, повинний бути встановлений один прилад для визначення вмісту нафти разом з витратоміром. Ці прилади повинні бути підключені до загального розрахункового блоку; і

.2.4 з метою уникнути спрацювання сигналів тривоги через короткий період сигналів про високу концентрацію нафти (піки), що приводить до показань про високу миттєву інтенсивність скидання, короточасні сигнали про високу концентрацію можуть бути подавлені протягом, як максимум, 10 секунд. Навпаки, миттєва інтенсивність скидання може постійно перебувати на середньому рівні протягом попередніх 20 секунд або менше, виходячи з показань приладу для визначення вмісту нафти, що показує миттєві значення вмісту нафти в млн^{-1} , отримані протягом інтервалів часу, що не перевищують 5 секунд.

.3 Система керування скиданням повинна включати:

.3.1 прилад для визначення вмісту нафти в стоці в млн^{-1} . Прилад повинний бути схвалений відповідно до положень **3.2.1.6.2.1** і **3.2.1.6.2.2**, і повинний мати свідоцтво, у якому вказується, для перевезення яких вантажів він придатний;

.3.2 систему вимірювання витрати для визначення кількості стоку, що скидається в море;

.3.3 прилад для визначення швидкості судна, який показує швидкість судна у вузлах;

.3.4 прилад для визначення місцезнаходження судна, що вказує місцезнаходження судна - широту і довготу;

.3.5 систему добору проб, що подає відібрану пробу стоку в прилад для визначення вмісту нафти;

.3.6 керування скиданням за борт для припинення скидання за борт;

.3.7 блокування включення для запобігання скиданню за борт будь-якого стоку, поки система керування скиданням не вступить повністю в дію; і

.3.8 секцію керування, що включає:

.3.8.1 розрахунковий блок, що приймає сигнали про вміст нафти в стоці, витраті та швидкості судна, і перетворює ці надані величини у літри скинутої нафти на морську милю і загальну кількість скинутої нафти;

.3.8.2 передавальний пристрій для подачі сигналів тривоги і командних сигналів по керуванню скиданням за борт;

.3.8.3 пристрій, що реєструє, для забезпечення реєстрації даних відповідно до пункту **3.2.1.15.2**;

.3.8.4 дисплей для індикації поточних даних відповідно до пункту **5.4.10**;

.3.8.5 систему ручного керування, що використовується у разі несправності системи керування скиданням; і

.3.8.6 передавальний пристрій для подачі сигналів на блокування умикання для запобігання скидання будь-якого стоку, поки система керування скиданням не вступить повністю в дію.

.4 Кожний основний елемент системи автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти повинний мати відмітну планку, на якій повинний бути чітко зазначений номер даного елемента по складальному кресленню, номер типу або моделі і серійний номер, залежно від випадку.

.5 Якщо електричні елементи системи керування скиданням установлені в небезпечних зонах судна, вони повинні відповідати відповідним вимогам по безпеці розділу 2 частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден. Будь-які частини, що рухаються, системи керування скиданням, установлені в небезпечній зоні, повинні мати конструкцію, що запобігає можливість утворення статичної електрики.

Системи керування скиданням повинні надійно працювати в кліматичних умовах і при механічних впливах відповідно до **2.1** частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

.6 Секція керування, електронна частина приладу для вимірювання вмісту нафти та інших частин системи, що містять електричні та електронні елементи, повинні надійно працювати:

.6.1 в умовах вібрації в діапазоні частот:

- від 2 до 13,2 Гц із амплітудою ± 1 мм, і

- у діапазоні від 13,2 до 80 Гц із прискоренням $\pm 0,7g$;

.6.2 при нахилі на кут $22,5^\circ$ у будь-якій площині від нормального робочого положення;

.6.3 при температурі повітря від 0 до $+55^\circ\text{C}$, якщо ці пристрої призначені для установлення в закритих приміщеннях, і від -25°C до $+55^\circ\text{C}$, якщо вони призначені для установлення на відкритій палубі;

.6.4 в атмосфері з відносною вологістю 90% при температурі $+55^\circ\text{C}$;

.6.5 в умовах хитамиці, відповідно виконанню IP 56 згідно з стандартом ДСТУ ІЕС 60529 або еквівалентним стандартом ІЕС;

.6.6 при коливаннях подачі електроенергії, а саме:

.6.6.1 при тривалих відхиленнях напруги від номінального значення в межах $\pm 10\%$ при одночасному тривалому відхиленні частоти в межах $\pm 5\%$;

.6.6.2 при короткочасному відхиленні напруги від номінального значення в межах $\pm 20\%$ при одночасному короткочасному відхиленні частоти в межах $\pm 10\%$ з часом відновлення 3 секунд.

.7 Конструкція елементів системи повинна забезпечувати можливість їхнього надійного кріплення.

.8 Органи контролю і керування системи повинні бути постачені чіткими написами або загальноприйнятими символами, що вказують на їхнє призначення й дію.

3.2.1.7 Прилад для визначення вмісту нафти.

.1 Прилад для визначення вмісту нафти повинний задовольняти технічним вимогам до випробувань і експлуатаційних характеристик, викладених у частині 1 додатку до переглянутих Керівництва і технічних вимог резолюції МЕРС.108(49) з поправками, і повинний відповідати загальним вимогам, що містяться в цьому підрозділі.

.2 Точність показань приладів, призначених для вимірювання і реєстрації вмісту нафти в широкому діапазоні, повинна бути в межах $\pm 10\text{млн}^{-1}$ або $\pm 10\%$ фактичного вмісту нафти в пробі, що перевіряється, залежно від того, що більше. Точність повинна залишатися у вищевказаних межах, незважаючи на наявність забруднюючих речовин, інших ніж нафта, таких, як забруднене повітря, іржа, бруд і пісок, що потрапляють до проби.

.3 Прилад повинний бути спроектований так, щоб його показання перебували у вищевказаних межах у тих випадках, коли подача живлення (у вигляді електричної енергії, стисненого повітря тощо) змінюється на 10% від значення, на яке він розрахований.

.4 Бажано, щоб на показання не впливав сорт нафти. Якщо це відбувається, не повинно бути необхідності виконувати калібрування приладу на борту судна, проте при калібруванні допускаються зміни відповідно до інструкцій виробника. В останньому випадку повинні бути передбачені засоби перевірки правильного вибору калібрування для даного сорту нафти. Точність показань повинна увесь час залишатися в межах, зазначених у пункті **3.2.1.8.2**.

.5 Час спрацювання приладу, як визначено в пункті **1.2.8** частини 1 додатка до переглянутих Керівництва і технічних вимог резолюції МЕРС.108(49) з поправками, не повинний перевищувати 20 секунд.

.6 Прилад може мати кілька шкал залежно від передбачуваного використання.

Повний діапазон шкали повинний бути не менше 1000 млн⁻¹.

.7 Прилад повинний мати прості засоби, що дозволяють членам екіпажу перевіряти роботу електричних і електронних ланцюгів приладу шляхом уведення сигналу, що імітує, відповідного приблизно половині повного діапазону шкали приладу. Повинна бути також передбачена можливість виконати калібрування приладу кваліфікованим персоналом на борту нафтового танкера.

.8 Якщо передбачається установлення приладу в приміщеннях, де можливе виникнення вибухонебезпечної атмосфери, він повинний відповідати відповідним вимогам по безпеці для таких приміщень, які викладені у розділі 2 частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден. Будь-яке електричне обладнання, яке є частиною приладу, повинне бути встановлене у вибухонебезпечному місці або воно повинне бути визнане Регістром як безпечне для використання у вибухонебезпечній атмосфері. Будь-які частини, що рухаються, установлені у вибухонебезпечних приміщеннях, повинні мати конструкцію, що дозволяє уникнути утворення статичної електрики.

.9 У приладі не повинна утримуватися або використовуватися будь-яка шкідлива речовина, якщо не має відповідних засобів, схвалених Регістром, які призначені для усунення будь-якої, пов'язаної із цією речовиною небезпеки.

.10 Прилад повинний бути корозійностійким в умовах морського середовища.

.11 Прилад повинний бути виготовлений з матеріалів, сумісних з рідинами, що підлягають випробуванням.

3.2.1.8 Система добору проб.

.1 Точки добору проб повинні бути розташовані так, щоб відповідні проби можна було взяти з тих вихідних отворів, які використовуються для експлуатаційного скидання відповідно до **3.2.1.7.1** п

Пробовідбірні пристрої, розташовані на трубопроводах скидання за борт, і системи трубопроводів, що з'єднують прободобірні пристрої із приладом для визначення вмісту нафти, повинні відповідати вимогам цього розділу.

.2 Трубопроводи і пробовідбірні пристрої повинні бути виконані з корозійно-, пожежо- і нафтостійкого матеріалу, мати достатню міцність і бути належним чином з'єднані та закріплені.

.3 Система повинна мати запірні клапани, установлені безпосередньо біля кожного пробовідбірного пристрою, а у випадку установки пробовідбірного пристрою у вантажному трубопроводі, в трубопроводі добору проб повинні бути послідовно установлені два запірні клапани, один з них може бути клапаном добору проб з дистанційним керуванням.

.4 Пробовідбірні пристрої повинні бути розташовані так, щоб їх можна було легко демонтувати, і, наскільки це практично можливо, повинні бути встановлені в доступних місцях на вертикальних ділянках зливального трубопроводу. Якщо точку добору проб необхідно розташувати на горизонтальній ділянці зливального трубопроводу, необхідно забезпечити, щоб протягом огляду установки трубопроводу був наповнений рідиною в будь-який час, поки відбувається скидання стоку. Пробовідбірні пристрої, як правило, повинні проникати усередину зливального трубопроводу на відстань, рівну одній чверті його діаметра.

.5 Повинні бути передбачені засоби для очищення пробовідбірних пристроїв і системи трубопроводів за допомогою стаціонарних пристроїв для промивання чистою водою або іншим еквівалентним

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою
способом. Конструкція прободобірних пристроїв і трубопроводів повинна зводити до мінімуму забивання їх нафтою, нафтовими залишками та іншими речовинами.

.6 Швидкість руху рідини в трубопроводах повинна бути такою, щоб з урахуванням довжини трубопроводу загальний час спрацювання від моменту зміни складу суміші, що перекачується, до моменту зміни показань приладу був як найменший і у жодному разі не більше 40 секунд, включаючи час спрацювання приладу.

.7 Розташування пробовідбірних пристроїв щодо будь-якої точки лінії відводу потоку у відстійний танк повинне вибиратися з урахуванням необхідності добору проб нафтовмісної води при роботі в режимі рециркуляції.

.8 Приводи пробовідбірного насоса або будь-яких інших насосів, які використовуються у системі, повинні виконуватися з урахуванням вимог до безпеки того приміщення, у якому встановлений насос. Будь-який отвір у перегородці між вибухонебезпечним і невибухонебезпечним районом повинний мати конструкцію, схвалену Регістром.

.9 Промивний пристрій повинний бути таким, щоб за необхідності він міг використовуватися для проведення випробувань, а також для стабілізації приладу для визначення вмісту нафти і його корегувань при установці на нуль.

.10 Вільне падіння проби води при поверненні її у відстійний танк не допускається. На танкерах, обладнаних системою інертних газів, у трубопроводі, що веде у відстійний танк, повинний установлюватися U-подібний затвор достатньої висоти.

.11 Для ручного добору проб із приймального патрубку приладу в точці, розташованій за будь-яким пробовідбірним насосом або в іншому рівноцінному місці, що задовольняє вимогам Регістра, повинний бути передбачений кран.

3.2.1.9 Система визначення витрати.

.1 Витратомір для вимірювання інтенсивності скидання повинний бути установлений на вертикальній ділянці зливального трубопроводу або на будь-якій іншій його ділянці, де це необхідно, таким чином, щоб забезпечувалося постійне заповнення його рідиною.

.2 Принцип роботи витратоміра повинний забезпечувати можливість застосування його в суднових умовах і, де необхідно, у трубопроводах великого діаметра.

.3 Витратомір повинний бути придатним для всього діапазону вимірів інтенсивності потоку, що може мати місце при нормальній експлуатації.

У іншому випадку для задоволення цієї вимоги може виявитися необхідним, наприклад, використання двох витратомірів з різними діапазонами вимірів або обмеження експлуатаційної інтенсивності потоку.

.4 Витратомір, установлений на судні, повинний мати точність вимірювання миттєвої інтенсивності скидання $\pm 10\%$ або вище у всьому робочому діапазоні для стоку, що скидається.

.5 Будь-яка деталь витратоміра, що перебуває в контакті зі стоком, повинна бути виконана з корозійно-і нафтостійкого матеріалу, що володіє достатньою міцністю.

.6 Система визначення витрати повинна бути спроектована з урахуванням вимог безпеки приміщення, у якому вона встановлена.

3.2.1.10 Система визначення швидкості судна.

Автоматичний сигнал про швидкість, необхідний для системи керування скиданням, необхідно одержувати від суднового лага* за допомогою репітера. Використовувана інформація про швидкість може давати або швидкість щодо ґрунту, або швидкість щодо води залежно від встановленого на судні обладнання для вимірювання швидкості

Примітка: * Див. «Рекомендації з експлуатаційних вимог до пристроїв для указівки швидкості і пройденої відстані» (додаток до резолюції А.824(19), зміненої резолюцією MSC.96(72)).

3.2.1.11 Пристрій визначення місцезнаходження судна.

Пристрій визначення місцезнаходження судна повинний складатися із приймача глобальної

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою
навігаційної супутникової системи або земної радіонавігаційної системи, або інших засобів, придатних для використання в будь-який час протягом передбачуваного рейсу, і повинний уточнювати місцезнаходження судна автоматичними засобами.

3.2.1.12 Пристрій керування скиданням за борт.

Керування скиданням за борт повинне забезпечувати автоматичну зупинку скидання стоку в море шляхом або закриття всіх відповідних зливальних клапанів, або зупинки всіх відповідних насосів. Пристрій керування скиданням повинний бути надійним у роботі, для того, щоб все скидання стоку припинялося у випадку, коли система керування скиданням не діє, при спрацюванні сигналізації, або коли система керування скиданням виходить із ладу.

3.2.1.13 Розрахунковий блок і передавальний пристрій.

.1 Розрахунковий блок секції керування повинний одержувати сигнали від приладу для визначення вмісту нафти, системи визначення витрати і системи визначення швидкості судна при інтервалах часу, що не перевищують п'яти секунд, і повинний автоматично обчислювати наступне:

.1.1 миттєву інтенсивність скидання нафти в літрах на морську милю; і

.1.2 загальну кількість скинутої за час рейсу нафти в кубічних метрах або літрах.

.2 У разі перевищення меж, установлених згідно вимог **3.3.1.1.1.4** і **3.3.1.1.1.5**, розрахунковий блок повинний подавати сигнали тривоги і забезпечувати подачу сигналів команди для пристрою керування скиданням за борт, щодо припинення скидання стоку в море.

.3 Звичайно розрахунковий блок повинний включати пристрій для постійного формування інформації про час і дату. Допускаються альтернативні пристрої для автоматичного і постійного приймання інформації про час і дату від зовнішнього джерела.

.4 У випадку припинення подачі живлення розрахунковий блок повинний зберігати в пам'яті відомості відносно розрахунку загальної кількості скинутої нафти, часу і дати. Роздруківка даних повинна забезпечуватися, коли система керування скиданням працює в режимі ручного керування, проте це не потрібно в тих випадках, коли при припиненні подачі живлення система керування скиданням приводить в дію керування скиданням за борт для припинення скидання стоку.

3.2.1.14 Пристрої, що реєструють.

.1 До складу пристрою, що реєструє, секції керування повинний входити цифровий друкувальний пристрій, що, за бажанням, може мати електронний формат. Параметри, що реєструються, повинні бути чітко відзначені на роздруківці. Роздруківка повинна бути чіткою і повинна залишатися в такому вигляді після зняття із пристрою, що реєструє, а також повинна зберігатися не менше трьох років.

.2 Дані, що підлягають автоматичній реєстрації, повинні включати щонайменше наступне:

.2.1 миттєву інтенсивність скидання нафти (у літрах на морську милю);

.2.2 миттєвий вміст нафти (млн⁻¹);

.2.3 загальну кількість скинутої нафти (у кубічних метрах або літрах);

.2.4 час і дату (за Гринвічем);

.2.5 швидкість судна у вузлах;

.2.6 місцезнаходження судна - широту і довготу;

.2.7 витрата стоку;

.2.8 положення пристроїв або органів керування скиданням за борт;

.2.9 установку селектора сорту нафти, якщо це застосовується;

.2.10 спрацювання сигналізатора тривоги;

.2.11 несправність (наприклад, відсутність потоку, поломка тощо); і

.2.12 перехід на інші режими роботи (наприклад, ручне керування, промивання, калібрування тощо).

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

Будь-яка інформація, уведена вручну в результаті переходу на інший режим роботи, повинна вказуватися на роздруківці.

.3 Дані, необхідні згідно **3.2.1.15.2**, повинні роздруковуватися або можуть зберігатися в електронному вигляді з можливістю роздруківки з наступною мінімальною частотою:

.3.1 на початку скидання;

.3.2 у разі припинення скидання;

.3.3 через інтервали не більше 10хв. (за винятком тих випадків, коли система перебуває в режимі готовності);

.3.4 при спрацюванні сигналізації;

.3.5 при відновленні нормальної роботи;

.3.6 щораз, коли обчислена інтенсивність скидання змінюється на 10 літрів на морську милю;

.3.7 при виборі установлення на нуль або режиму калібрування; і

.3.8 по ручній команді.

.4 пристрій, що реєструє, повинний бути розташований в місці, легкодоступному для особи, відповідальної за операцію по скиданню за борт.

3.2.1.15 Дані на дисплеї.

.1 На додаток до роздруківки поточні дані повинні відображатися на дисплеї і, як мінімум, містити наступне:

.1.1 миттєву інтенсивність скидання нафти (у літрах на морську милю);

.1.2 загальну кількість скинутої нафти (у кубічних метрах або літрах);

.1.3 миттєвий вміст нафти (млн⁻¹);

.1.4 витрату;

.1.5 швидкість судна; і

.1.6 положення пристроїв і органів керування скиданням за борт.

.2 Дисплей повинний розташовуватися в місці, добре видимому для особи, відповідальної за операцію по скиданню за борт.

3.2.1.16 Ручне дублювання у випадку несправності обладнання.

.1 Відповідно до **3.2.1.3** для засобів дублювання отримання інформації в разі виходу з ладу системи управління скиданням, має бути розроблена інструкція з експлуатації, схвалена Регістром. Засоби дублювання повинні містити:

.1.1 прилад для визначення вмісту нафти або система добору проб:

положення і вимірювання поверхні розділу нафта/вода з використанням обладнання згідно **3.2.2**, візуальне спостереження за поверхнею води поруч зі скинутим стоком і точна фіксація відповідних даних про скидання в Журналі нафтових операцій, частина II, розділи H і I;

.1.2 витратомір: характеристики насосу, що здійснює скидання тощо;

.1.3 пристрій для указівки швидкості судна: числа обертів головного двигуна тощо;

.1.4 розрахунковий блок: ручне обчислення і ручна реєстрація; і

.1.5 керування скиданням за борт: ручне керування насосами і клапанами.

3.2.1.17 Умови, за яких спрацьовує сигналізація і припиняється скидання.

Звукова і світлова сигналізація повинна спрацьовувати при кожній з наступних умов, а система керування скиданням повинна бути влаштована так, щоб скидання стоку в море припинялося:

.1 щораз, коли миттєва інтенсивність скидання нафти перевищує 30 літрів на морську милю;

.2 коли загальна кількість скинутої нафти досягає 30000^{-1} від загальної кількості перевезеного раніше вантажу;

.3 у випадку виходу з ладу системи, наприклад:

.3.1 при втраті живлення;

.3.2 при втраті проби;

.3.3 при значному пошкодженні вимірювальної системи або системи, що реєструє; або

.3.4 коли вхідні дані будь-якого датчика перевищують пропускну здатність системи.

3.2.1.18 Місце установлення сигналізатора тривоги.

Сигналізатор тривоги системи повинний бути установлений у посту керування вантажними операціями, якщо такий пост є, і/або в інших місцях, де його сигнал відразу ж приверне увагу і викличе негайні дії.

3.2.1.19 Загальні вимоги до монтажу.

.1 Монтаж на борту судна повинний бути таким, щоб була забезпечена задовільна робота всієї системи і дотримувалися всі вимоги безпеки, викладені у відповідних Правилах і Керівництвах Регістра.

.2 У кожному випадку вимоги до монтажу повинні відповідати вимогам, які перераховані і схвалені в технічній документації, наданій згідно **1.3.3.2**.

.3 Вимоги до монтажу повинні також задовольняти всім відповідним частинам технічних вимог розділу **3.2.1.7** і всіх відповідних інструкцій з монтажу, передбачених виробником різної апаратури і елементів.

3.2.2 Індикатор поверхні розділення нафта/вода.

3.2.2.1 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше з урахуванням вимог **1.6.2.3** і **1.6.2.4**, повинний бути обладнаний для швидкого й точного визначення положення поверхні розділення нафта/вода у відстійних танках схваленим Регістром ефективним індикатором поверхні розділення нафта/вода*. Такі ж індикатори повинні бути використані і в інших танках, у яких виконується розділення нафти і води, і з яких передбачається скидання стоку безпосередньо в море.

Ці вимоги застосовуються до суден, що не є нафтоналивними, але мають вантажні приміщення, спеціально побудовані і які використовуються для перевезення нафти, загальна місткість яких складає 1000м^3 та більше.

Примітка: * Відносно індикаторів поверхні розділення нафта/вода, див. «Специфікації для індикатора поверхні розділення нафта/вода», прийняті ІМО резолюцією МЕРС.5(ХІІІ).

3.2.2.2 Вимоги до приладів для визначення поверхні розділення нафта/вода.

.1 Прилади для визначення поверхні розділення нафта/вода можуть бути стаціонарними і переносними. При застосуванні тільки стаціонарних приладів їхнє установлення повинне бути передбачене в кожному відстійному танку.

.2 Прилади повинні визначати положення поверхні розділення нафта/вода в танку на будь-якому рівні.

.3 Місце розташування стаціонарного приладу або люків для переносного приладу повинне вибиратися з урахуванням конструкції танка і впливу хитавиці судна.

.4 Органи керування і індикатор положення поверхні розділення нафта/вода стаціонарних приладів повинні розташовуватися в посту керування вантажними операціями або в подібному приміщенні.

.5 Стаціонарні прилади повинні витримувати силу удару струменя мийного обладнання танка.

.6 Прилад повинний бути сконструйований для визначення розділення границі рідин, що значно відрізняються по щільності.

Прилад повинний бути постачений табличкою із вказівкою умов його застосування і необхідних обмежень.

.7 Конструкція приладу повинна допускати його установлення у вибухонебезпечних приміщеннях. Прилад не повинний створювати радіозаводи.

.8 Прилад повинний бути зручним і надійним. Він повинний бути виготовлений із матеріалів, стійких до впливу морської води.

.9 Прилад повинний надійно працювати в діапазоні температур навколишнього середовища від -30°C до $+50^{\circ}\text{C}$.

.10 Спрацювання приладу при переході з нафти у воду і навпаки повинне бути швидким і чітким.

.11 Прилад повинний забезпечувати індикацію поверхні розділення нафта/вода за допомогою пристрою, що показує. Постійна індикація границі розділення не обов'язкова.

.12 Точність приладу повинна забезпечувати індикацію поверхні розділення нафта/вода в межах $\pm 25\text{мм}$ від фактичної.

.13 Повинна бути передбачена перевірка роботи приладу на борту судна.

3.2.3 Вимоги до миття сировою нафтою.

3.2.3.1 Кожний танкер для сирової нафти дедвейтом 20 000 тонн і більше, поставлений після 1 червня 1982 року, як він визначений в **1.2.19**, повинний бути обладнаний системою очищення вантажних танків шляхом миття сировою нафтою.

Система очищення вантажних танків шляхом миття сировою нафтою повинна повністю відповідати цим вимогам не пізніше одного року після того, як танкер був уперше використаний для перевезення сирової нафти, або до кінця третього рейсу по перевезенню сирової нафти, придатної для миття, дивлячись по тому, яка дата наступить пізніше.

3.2.3.2 Система миття вантажних танків сировою нафтою і пов'язані з нею обладнання і пристрої повинні відповідати положенням Технічних вимог до конструкції, експлуатації і перевірки систем миття сировою нафтою, прийнятих Організацією*.

Якщо судно не повинне бути обладнане системою очищення вантажних танків шляхом миття сировою нафтою згідно **3.2.3.1**, але проте, обладнане такою системою, то вона повинна відповідати вимогам, що стосуються, з безпеки, які утримуються у вищезазначених Технічних вимогах.

Будь-який вантажний або відстійний танк, оснащений системою миття сировою нафтою, повинний бути обладнаний системою інертних газів відповідно до вимог **3.9** частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських суден.

Примітка: * Див. «Переглянуті специфікації по конструкції, експлуатації і контролю систем миття сировою нафтою», прийняті ІМО резолюцією А.446(XI) і змінені ІМО резолюціями А.497(XII) і А.897(21).

3.2.3.3 Кожна система миття вантажних танків сировою нафтою, необхідна відповідно до **3.1.1.7**, повинна відповідати вимогам **3.2.3.4**.

3.2.3.4 Система миття вантажних танків сировою нафтою.

3.2.3.4.1 Вимоги до трубопроводів.

.1 Трубопроводи і арматура, що входять у систему миття танків сировою нафтою, повинні бути виготовлені зі сталі або еквівалентного матеріалу і повинні мати міцність при робочому тиску відповідно до вимог розділу **21** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден. Трубопроводи повинні мати надійні з'єднання і кріплення.

.2 Система миття танків сировою нафтою повинна складатися із стаціонарних трубопроводів і повинна бути незалежною від пожежної або іншої систем. Ділянки вантажної системи можуть входити в систему миття танків сировою нафтою за умови, що вони задовольняють вимогам до трубопроводів системи миття танків сировою нафтою.

.3 З урахуванням вимог **3.2.3.4.1.2** система миття танків сировою нафтою на комбінованих судах повинна допускати можливість:

.3.1 демонтажу (при необхідності) обладнання системи миття танків сировою нафтою під час перевезення вантажів, крім сирової нафти, за умови, що після встановлення цього обладнання на судні знову, система буде зберігати свої якості та первісні характеристики, та буде випробувана на витік нафти;

.3.2 застосування гнучких рукавів для приєднання трубопроводів системи миття танків сировою нафтою до мийних машинок, якщо ці машинки необхідно розташувати на кришках люків вантажних танків; при цьому рукави повинні бути постачені фланцевими з'єднаннями.

.4 На напірному трубопроводі системи миття танків сировою нафтою повинний бути передбачений пристрій для захисту трубопроводу від перевищення розрахункового тиску. Цей пристрій повинний мати відвід в усмоктувальний трубопровід мийного насоса.

Регістр може допустити також інші методи захисту трубопроводів, якщо вони забезпечують рівний ступінь безпеки і захисту навколишнього середовища.

.5 Всі приєднувальні патрубки манометрів та інших контрольно-вимірювальних приладів повинні бути постачені запірними клапанами, що роз'єднують їх з мийним трубопроводом, якщо тільки не всі з'єднання виконані герметично.

.6 Паровий нагрівач повинний бути розташований поза машинним відділенням, якщо він має постійне трубне з'єднання із системою миття сировою нафтою. Якщо нагрівач і джерело подачі мийної води перебуває в машинному відділенні і улаштований так, що може бути підключений тільки до системи миття танків, коли система повністю й безпомилково від'єднана від вантажної системи, тоді нагрівач і джерело живлення не уважаються частиною системи миття сировою нафтою. Пристосування для приєднання до системи миття танків повинні перебувати в районі вантажних танків.

.7 Конструкція трубопроводу повинна забезпечувати можливість максимального його осушення від сирової нафти при переході на миття водою. Осушення повинне виконуватися у вантажні або відстійні танки.

.8 Діаметр мийного трубопроводу повинний бути розрахований з умови забезпечення одночасної роботи при номінальному робочому тиску й пропускній здатності найбільшої кількості мийних машинок з урахуванням **3.2.3.4.1.6**. Розташування трубопроводів повинне забезпечувати одночасну роботу необхідної кількості мийних машинок у кожному вантажному танку.

.9 Система миття танків сировою нафтою після встановлення на судні повинна бути випробувана пробним гідравлічним тиском, рівним 1,5 робочого тиску.

.10 Напірні трубопроводи системи миття танків сировою нафтою повинні бути надійно прикріплені до набору судна. Повинна бути забезпечена можливість їхнього вільного переміщення внаслідок температурного розширення і вигину судна. Конструкція кріплення повинна також забезпечувати поглинання гідравлічних ударів.

Трубопроводи повинні бути також надійно закріплені в місцях приєднання їх до мийних машинок.

.11 Система трубопроводів повинна забезпечувати ефективне миття вантажних танків при виході з ладу одного з насосів.

.12 Пожежні крани, які застосовуються для промивання танків водою і встановлені в системі миття танків сировою нафтою, повинні відповідати вимогам **3.2.3.4.1.1**. Повинна бути передбачена можливість установки глухих фланців або відділення пожежних кранів від трубопроводу для миття сировою нафтою за допомогою заглушок.

3.2.3.4.2 Вимоги до мийних машинок.

.1 Машинки для миття танків сировою нафтою повинні бути стаціонарними і мати конструкцію, схвалену Регістром.

.2 Мийна машинка повинна мати технічні характеристики (діаметр сопла, робочий тиск, кінематику і регулювання за часом), що забезпечують ефективне очищення секції вантажного танка в радіусі дії мийної машинки в передбачений час.

.3 Повинна бути передбачена можливість відключення кожної мийної машинки за допомогою запірних клапанів. Якщо до однієї труби, що подає, підключено більше однієї підпалубної машинки, то при

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою
забезпеченні можливості контролю їхнього обертання відповідно до **3.2.3.4.2.8.1** і **3.2.3.4.2.8.2** на трубі, що подає, може бути встановлений один запірний клапан.

.4 При ремонті підпалубної мийної машинки повинна бути передбачена можливість глушіння напірного трубопроводу, а також закриття горловини на палубі для мийної машинки.

.5 Мийні машинки повинні бути обладнані приводними механізмами. Якщо конструкція приводу мийної машинки допускає його перестановку, передбачається достатня кількість приводів, щоб для виконання програми миття, передбаченої Керівництвом з обладнання і експлуатації, під час вивантаження не виникало необхідності перестановки якого-небудь із приводів з місця його первісного встановлення більше двох разів.

.6 Кількість і розташування мийних машинок повинні забезпечувати ефективне миття всіх горизонтальних і вертикальних поверхонь вантажних танків. При цьому повинні бути виконані наступні умови:

.6.1 для горизонтальних поверхонь днища танка, верхніх поверхонь поздовжніх балок і інших великих несівних конструкцій сумарна площа, закрита для оброблення прямим струменем нафти поперечними балками палуби або днища, карлінгсами, днищовими стрингерами або іншими великими несівними конструкціями, не повинна перевищувати 10% загальної горизонтальної площі днища танка, верхніх поверхонь поздовжніх балок і інших великих несівних конструкцій;

.6.2 для вертикальних поверхонь стінок танків сумарна площа стінок танка, закрита для оброблення прямим струменем нафти поперечними балками палуби або днища, карлінгсами, стрингерами або іншими великими несівними конструкціями, не повинна перевищувати 15% загальної площі стінок танка.

.7 Підпалубна машинка повинна мати показчик обертів корпусу навколо вертикальної осі, повороту його навколо горизонтальної осі і положення на кожний даний момент. Якщо підпалубна двохсуплова машинка не має програмного керування, Регістр може допустити інші методи, якщо вони забезпечують рівноцінний контроль її роботи.

.8 Домивальні машинки не повинні мати програмного керування. Для виконання вимог **3.2.3.4.2.6** повинна бути забезпечена можливість контролю їхнього обертання одним з наступних способів:

.8.1 за допомогою показчиків, встановлених зовні танка;

.8.2 за характерним звуком машинки.

Якщо дві домивальні машинки та більше підключені до одного трубопроводу, що подає сиру нафту, на цьому трубопроводі повинні бути встановлені клапани, розташовані таким чином, щоб можна було перевірити роботу кожної машинки незалежно від інших, підключених до цього ж трубопроводу;

.8.3 перевіркою роботи машинки на воді після дегазациї танка.

.9 Стационарні мийні машинки вантажних танків повинні задовольняти наступним вимогам:

.9.1 напруги, що виникають у трубопроводах або палубних з'єднаннях при роботі мийних машинок або при їхньому зануренні в рідину, не повинні перевищувати допустимі;

.9.2 тип кріплення машинок повинний бути схвалений Регістром;

.9.3 машинки повинні бути виготовлені зі сталі або інших матеріалів, не схильних до іскроутворення при терті більшою мірою, ніж сталь;

.9.4 установка в зборі повинна бути постійно заземлена на корпус судна.

3.2.3.4.3 Вимоги до насосів.

.1 Як насоси, що подають сиру нафту до мийних машинок вантажних танків, повинні використовуватися вантажні насоси або насоси, спеціально передбачені для цієї мети.

.2 Конструкція насосів повинна відповідати вимогам **9.1** частини VIII «Системи і трубопроводи» і **5.2** частини IX «Механізми» Правил класифікації та побудови морських суден.

.3 Подача насосів повинна бути достатньою для забезпечення необхідної витрати при заданому тиску для найбільшої кількості мийних машинок, які повинні працювати одночасно.

Якщо для зачищення танків установлені ежектори, додатково до зазначеної вимоги насоси повинні забезпечувати подачу робочої рідини на ежектори згідно з **3.2.3.4.4.2**.

.4 Подача насосів повинна бути такою, щоб забезпечувати ефективне миття вантажних танків при виході з ладу одного з насосів.

3.2.3.4.4 Вимоги до зачисної системи.

.1 Трубопроводи і арматури, що входять у зачисну систему, повинні відповідати вимогам **3.2.3.4.1.1**.

.2 Конструкція зачисної системи і її пропускна здатність повинні забезпечувати ефективне зачищення вантажних танків від скупчень нафти і осадів до кінця процесу миття танків сировою нафтою.

.3 Пропускна здатність зачисної системи повинна в 1,25 рази перевищувати подачу всіх мийних машинок, що працюють одночасно на будь-якому етапі миття днища танка.

.4 Зачисна система повинна включати насоси об'ємного типу, або відцентрові самоусмоктувальні насоси, або ежектори, або інші пристрої, що задовольняють вимогам Регістра.

.5 Трубопроводи зачисної системи повинні бути обладнані клапанами або іншими запірними засобами, які дозволяють відключати будь-які танки, які не піддаються на даний час зачищенню.

.6 Якщо зачисна система обладнана насосами відповідно до **3.2.3.4.4.4**, прилади для контролю їхньої роботи повинні мати покажчик витрати або лічильник числа ходів поршня або частоти обертання залежно від типу насоса, а також мановакууметри та манометри на усмоктувальних і нагнітальних патрубках або еквівалентні пристрої.

.7 Якщо зачисна система обладнана ежекторами відповідно до **3.2.3.4.4.4** прилади для контролю їхньої роботи повинні мати манометри на вході й виході робочої рідини і мановакууметр на усмоктувальному трубопроводі.

.8 Зазначені в **3.2.3.4.4.6** і **3.2.3.4.4.7** контрольні прилади повинні мати засоби дистанційної індикації контрольованих параметрів у посту керування вантажними операціями або в іншому місці, що має вільний доступ для персоналу, відповідального за вантажні операції з миття сировою нафтою.

.9 Крім приладів, зазначених в **3.2.3.4.4.6** і **3.2.3.4.4.7**, для контролю ефективності роботи зачисної системи повинні бути передбачені індикатори рівня і засоби ручного вимірювання рівня в танках.

Засоби ручного вимірювання рівня повинні бути розташовані в кормовій частині танка, а також у трьох інших підходящих для цієї мети місцях.

За наявності системи інертних газів повинна бути передбачена закрыта система вимірювання рівня в танках.

.10 Повинна бути передбачена можливість спорожнювання вантажних насосів і трубопроводів за допомогою зачисної системи у вантажні або відстійні танки або в приймальні споруди.

Для спорожнювання будь-яких вантажних насосів і трубопроводів у приймальні споруди повинний бути передбачений спеціальний трубопровід малого діаметра, приєднаний до зливальної сторони клапанів приймально-відливних патрубків обох бортів відповідно до рис. 3.1.14.6.2.

.11 На нафтоналивних суднах, які мають у кожному танку індивідуальні вантажні насоси з автономною системою трубопроводів, а також установку із погрузним вантажним насосом, що передбачає систему видалення нафти, яка залишилася, спеціальний трубопровід малого діаметра може не встановлюватися, якщо загальна кількість нафти, що залишилася в танку після зачищення, і нафти в трубопроводах між приймально-відливним патрубком і танком менша 0,00085 місткості вантажного танка.

3.3 КОНТРОЛЬ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО СКИДАННЯ НАФТИ

3.3.1 Обмеження скидання нафти.

3.3.1.1 Скидання за межами особливих районів.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

.1 З вантажного району нафтового танкера забороняється будь-яке скидання в море нафти або нафтовмісної суміші, крім випадків, коли дотримуються одночасно всі наступні умови:

.1.1 танкер знаходиться поза межами особливого району;

.1.2 танкер знаходиться не відстані більше 50 морських миль від найближчого берега;

.1.3 танкер знаходиться в дорозі;

.1.4 миттева інтенсивність скидання нафти не перевищує 30 літрів на морську милю;

.1.5 загальна кількість скинутої в море нафти з танкера, поставленого 31 грудня 1979 року або після цієї дати, як він визначений в **2.1** частини «Загальні положення» цих Правил, не перевищує 15000^{-1} загальної кількості даного виду вантажу, з якого утворився залишок*, а з танкера, поставленого після 31 грудня 1979, як він визначений в **2.1** частині «Загальні положення» цих Правил, не перевищує 30000^{-1} загальної кількості даного виду вантажу, з якого утворився залишок; і

.1.6 на танкері експлуатується система автоматичного вимірювання, реєстрації і керування скиданням нафти і система відстійних танків відповідно до вимог **3.1.13** і **3.2.1**.

.2 Вимоги **3.3.1.1.1** не застосовуються до скидання чистого та ізолюваного баласту.

Примітка: * Вираз «загальна кількість даного виду вантажу, із якого утворився залишок» відноситься до загальної кількості даного вантажу, який перевозився в попередньому рейсі, а не до тієї кількості даного вантажу, який перевозився тільки у вантажних танках, у які в наступному приймався водяний баласт.

3.3.1.2 Скидання в особливих районах.

.1 У особливому районі, з урахуванням вимоги **3.3.1.2.2**, забороняється будь-яке скидання в море нафти або нафтовмісної суміші з вантажного району будь-якого нафтового танкера.

.2 У особливому районі вимоги **3.3.1.2.1** не застосовуються до скидання чистого та ізолюваного баласту.

.3 З вантажного району нафтового танкера, коли лише частина його шляхи проходить по особливому району, дозволяється робити за межами особливого району скидання відповідно до **3.3.1.1.1**.

3.3.1.3 Вимоги для нафтових танкерів валовою місткістю менше 150.

.1 Вимоги **3.1.13**, **3.2.1** і **3.2.2** не застосовуються до нафтових танкерів валовою місткістю менше 150, на яких обмеження скидання нафти здійснюється шляхом зберігання нафти на борту з наступним здаванням всіх забруднених промивних вод у приймальні споруди.

Загальна кількість нафти і води, використаної для миття і повернутої в збірний танк, здається в приймальні споруди, якщо не вжиті належні заходи, які гарантують, що будь-який стік, що допускається до скидання в море, ефективно автоматично вимірюється і реєструється так, що задовольняються всі відповідні вимоги **3.3.1**.

3.3.1.4 Загальні вимоги.

.1 Стік, що скидається в море, не повинний містити хімічних або інших речовин, кількість або концентрація яких є небезпечними для морського середовища, а також хімічних або інших речовин, уведених у стік з метою обійти умови скидання, установлені в **3.3.1**.

.2 Нафтові залишки, які не можуть бути скинуті в море відповідно до вимог **3.3.1.1.1** і **3.3.1.2.1**, повинні зберігатися на борту і скидатися на приймальні споруди.

3.3.2 Операції, пов'язані з миттям сировою нафтою.

3.3.2.1 Кожний нафтовий танкер, який експлуатується із системою миття сировою нафтою, повинний бути забезпечений Керівництвом з обладнання і експлуатації* з докладним описом систем, обладнання і експлуатаційної технології, які повинні містити відповідну інформацію згідно вимог **3.2.3.2**. Якщо система миття сировою нафтою піддавалася змінам, відповідно, повинне переглядатися Керівництвом з обладнання і експлуатації.

3.3.2.2 Якщо буде потреба прийняття баласту у вантажні танки, перед кожним баластним рейсом промивається сировою нафтою достатня кількість вантажних танків, для того, щоб залежно від характеру

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою майбутніх рейсів і очікуваних погодних умов, водяний баласт приймався тільки у вантажні танки, попередньо промиті сировою нафтою.

3.3.2.3 Крім випадків, коли нафтовий танкер перевозить сиру нафту, що не підходить для миття сировою нафтою, на ньому повинна застосовуватися система миття сировою нафтою відповідно до вимог цієї частини Правил

Примітка: * Див. «Типова форма Керівництва з обладнання і експлуатації систем миття сировою нафтою», схвалена ІМО резолюцією МЕРС.3(ХІІ) та змінена резолюцією МЕРС.81(43).

3.3.3 Журнал нафтових операцій, частина II «Баластно-вантажні операції».

3.3.3.1 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше повинний мати Журнал нафтових операцій, у якому повинна бути частина II «Баластно-вантажні операції». Частина II Журналу нафтових операцій у вигляді частини офіційного суднового журналу, чи 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 III до Додатку I до Конвенції МАРПОЛ.

Для нафтових танкерів валовою місткістю менше 150, які експлуатуються згідно **3.3.1.3**, форма Журналу нафтових операцій розробляється Адміністрацією.

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

3.3.3.2 Частина II Журналу нафтових операцій повинна заповнюватися за принципом «від танка до танка», якщо це застосовно, у кожному випадку, коли на судні виконуються які-небудь із зазначених нижче баластно-вантажних операцій:

- .1** навантаження нафтового вантажу;
- .2** перекачування нафтового вантажу в межах судна під час рейсу;
- .3** вивантаження нафтового вантажу;
- .4** приймання баласту до вантажних танків і до виділених для чистого баласту танків;
- .5** очищення вантажних танків, включаючи миття сировою нафтою;
- .6** скидання баласту, за винятком скидання із танків ізольованого баласту;
- .7** скидання води із відстійних танків;
- .8** закриття всіх належних клапанів або аналогічних пристроїв після проведення скидання з відстійних танків;
- .9** закриття клапанів, що відокремлюють виділені для чистого баласту танки від вантажних і зачисних трубопроводів, після проведення скидання з відстійних танків; і
- .10** видалення залишків.

3.3.3.3 Для нафтових танкерів, зазначених в **3.3.1.3**, загальна кількість нафти і води, яка використовувалася для миття і повернута в збірний танк, повинна бути зареєстрована в частині II «Баластно-вантажні операції» Журналу нафтових операцій.

3.3.3.4 При скиданні нафти або нафтовмісної суміші, зазначеної в **1.6.3**, а також при аварійному або іншому винятковому скиданні нафти, який не виключається **1.6.3**, у частині II Журналу нафтових операцій повинний бути зроблений запис із викладом обставин і причин такого скидання.

3.3.3.5 Кожна операція, передбачена в **3.3.3.2**, докладно і без зволікання, повинна бути зареєстрована в частині II Журналу нафтових операцій так, щоб усі записи в Журналі нафтових операцій, що стосуються до даної операції, були закінчені. Кожний запис про закінчену операцію повинний бути підписаний особою або особами командного складу, відповідальними за ці операції. Кожна заповнена сторінка Журналу нафтових операцій або група електронних записів повинна бути підписана капітаном судна.

Частина I. Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою

На суднах, що мають Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою, записи в частині II Журналу нафтових операцій повинні виконуватися, щонайменше, на англійській, іспанській або французькій мові. Якщо також використовуються записи на офіційній національній мові держави, під прапором якої судно має право плавати, то у випадку суперечки або різночитання перевага віддається цим записам.

3.3.3.6 Будь-яка відмова обладнання для фільтрації нафти повинна реєструватися в частині II Журналу нафтових операцій.

3.3.3.7 Журнал нафтових операцій повинний зберігатися на борту судна, за винятком суден без екіпажу, які буксируються, у такому місці, що легко доступне і дозволяє в будь-який час зробити перевірку Журналу нафтових операцій. Журнал нафтових операцій повинний зберігатися протягом трьох років після внесення в нього останнього запису.

3.3.4 Нафтові танкери, які використовуються для зберігання брудного баласту.

3.3.4.1 У випадках, коли нафтовий танкер використовується як плавучий засіб для приймання і зберігання брудного баласту, що вивантажується з нафтових танкерів, відносно такого танкера не вимагається виконання вимог **3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4, 3.2.3, 3.3.2.**

4 ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ В РЕЗУЛЬТАТІ ІНЦИДЕНТУ, ЩО ВИКЛИКАЄ ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ

4.1 СУДНОВИЙ ПЛАН НАДЗВИЧАЙНИХ ЗАХОДІВ ПО БОРОТБІ ІЗ ЗАБРУДНЕННЯМ НАФТОЮ

4.1.1 Кожний нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше і кожне судно, що не є нафтовим танкером, валовою місткістю 400 і більше, повинні мати на борту Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою, схвалений Регістром.

4.1.2 Такий план повинний бути складений, відповідно до Керівництва*, розробленого Організацією, робочою мовою або мовами, зрозумілими для капітанів і осіб командного складу. План повинний включати, принаймні:

.1 процедуру, яку повинні виконувати капітан або інші особи, що несуть відповідальність за судно, при передачі повідомлення про інцидент, що викликає забруднення нафтою на основі керівництв, розроблених Організацією**;

.2 перелік організацій або осіб, з якими повинний бути встановлений зв'язок у випадку інциденту, що викликає забруднення нафтою;

.3 докладний опис дій, які повинні бути негайно початі особами, що перебувають на борту судна, для зменшення скидання нафти в результаті інциденту; і

.4 процедури і пункти зв'язку на судні для координації з національною і місцевою владою дій, які повинні здійснюватися на борту судна, по боротьбі із забрудненням.

4.1.3 Відносно суден, до яких застосовується вимоги **5.1** частини II цих Правил, такий план може бути об'єднаний із судновим планом надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням моря рідкими речовинами, необхідним згідно **5.1** частини II цих Правил. У цьому випадку назва такого плану повинна бути «Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням моря».

4.1.4 Всі нафтові танкери дедвейтом 5000 і більше повинні мати швидкий доступ до комп'ютеризованих берегових програм розрахунку остійності в пошкодженому стані і залишкової конструктивної міцності.

Примітки: * Див. «Керівництво з розробки суднових планів надзвичайних заходів з боротьби із забрудненням нафтою», прийняте ІМО резолюцією МЕРС.85(44) з поправками, внесеними резолюцією МЕРС.137(53).

** Див. «Загальні принципи систем суднових повідомлень і вимог до передачі повідомлень, включно з Керівництвом з передачі повідомлень про інциденти, пов'язані із скиданням небезпечних вантажів, шкідливих речовин і/або забруднювачів моря», прийняті ІМО резолюцією А.851(20) з поправками, внесеними резолюцією МЕРС.138(53).

5 ВИМОГИ ДО ПОРТОВИХ ПЛАВЗАСОБІВ, ЯКІ ЕКСПЛУАТУЮТЬСЯ У МЕЖАХ АКВАТОРІЇ ПОРТА, СТОЯНКОВИХ СУДЕН І СУДЕН ЗМІШАНОГО ПЛАВАННЯ, ЯКІ ЕКСПЛУАТУЮТЬСЯ НА ВНУТРІШНІХ (РІЧКОВИХ) ВОДНИХ ШЛЯХАХ

5.1 Портові плавзасоби повинні бути обладнані танком (танками) для збирання нафтовмісних відходів.

В обґрунтованих випадках за погодженням з Регістром на плавзасобах довжиною менше 24м нафтовмісні трюмні води можуть накопичуватися в ллялах для наступного здавання їх у приймальні споруди.

Конструкція танків повинна задовольняти відповідним вимогам **2.1.1**, **2.1.2** і **2.1.4**.

Регістру повинний бути представлений погоджений із замовником розрахунок місткості танків, що задовольняє відповідним застосовним вимогам **2.1.3**.

В обґрунтованих випадках портові самохідні плавзасоби можуть бути додатково оснащені сепаратором нафтовмісних трюмних вод на 15млн⁻¹ і сигналізатором відповідно до вимог **2.2.3**, **2.2.4** і **2.2.5**.

5.2 Портові плавзасоби повинні бути обладнані трубопроводом для здавання нафтовмісних вод машинних приміщень у приймальні споруди відповідно до **2.1.5**. Вихідні патрубки повинні відповідати вимогам **2.1.8**.

5.3 На плавучих доках трубопровід для здавання нафтовмісних вод у приймальні споруди повинний бути виведений у ніші вище стапель-палуби з обох бортів і не повинний перешкоджати нормальній роботі в доці. Вихідні патрубки повинні відповідати вимогам **2.1.8**.

За погодженням з Регістром на портових плавзасобах, крім плавучих доків, трубопровід для здавання нафтовмісних вод у приймальні споруди може бути виведений на один борт.

5.4 Для здавання нафтовмісних відходів у приймальні споруди повинний бути передбачений принаймні один незалежний насос. За погодженням з Регістром для плавзасобів довжиною менше 24м цей насос може бути ручним.

5.5 Пуск і зупинка відкочувальних засобів повинні відповідати вимогам **2.1.8.2**. За погодженням з Регістром для плавзасобів довжиною менше 24м може не обладнуватися місце спостереження за скиданням і дистанційним відключенням відкочувальних засобів, а також може не передбачатися зв'язок між місцем спостереження за скиданням і місцем керування засобами, що відкачують. При цьому у всіх випадках здавання нафтовмісних вод у приймальні споруди повинні бути вжиті заходи, що виключають можливість скидання цих вод за борт.

5.6 Стоянкові судна повинні відповідати вимогам **5.1** - **5.5**. При цьому можливість експлуатації сепаратора нафтовмісних трюмних вод на 15млн⁻¹ (якщо він установлений), з огляду на вимоги **5.8**, повинна бути погоджена зі спеціально уповноваженими органами в області охорони навколишнього природного середовища.

5.7 Судна змішаного плавання, при їхній експлуатації на внутрішніх (річкових) водних шляхах України та інших Держав, повинні відповідати вимогам цієї частини Правил, з огляду на вимоги **5.8**.

5.8 Скидання за борт забруднених нафтою вод з будь-якого судна при його експлуатації на внутрішні (річкових) водних шляхах України, у тому числі з використанням сепаратора нафтовмісних трюмних вод на 15млн⁻¹, заборонене відповідними національними нормами.

Можливість скидання за борт забруднених нафтою вод при заході судна на внутрішні (річкові) водні шляхи іншої Держави і використання відповідного обладнання для фільтрації нафти повинне встановлюватися з урахуванням його національного законодавства.

*

*

*

ПЕРЕЛІК НАФТОПРОДУКТІВ*

Бітумні розчини
Компоненти, які використовуються для одержання бітумів
Покрівельний бітум
Залишкові продукти прямої перегонки
Сирі нафти, палива і мастила
Проясна нафта
Сира нафта
Суміші, утримуючі сиру нафту
Дизельне паливо
Паливо №4
Паливо №5
Паливо №6
Залишкове котельне паливо
Дорожній бітум
Трансформаторне масло
Ароматичне масло (за винятком рослинного)
Мастило і компоненти, які використовуються для одержання масл
Мінеральне масло
Моторне мастило
Масло для просочення
Веретенне масло
Турбінне мастило
Дистиляти
Прямої перегонки
Первісні матеріали для виробництва дистиляту.
Газойль
Крекінг-газойль
Компоненти, які використовуються для одержання бензинів
Алкілати паливні
Продукти риформінгу
Полімери паливні
Карбюраторні палива
Конденсат (природний)
Автомобільне
Авіаційне
Прямої перегонки
Паливо №1 (гас)
Паливо №1-D
Паливо №2
Паливо №2-D
Реактивні палива
JP – 1 (гас)
JP – 3
JP – 4
JP – 5 (гас важкий)
Газотурбінне
Гас
Уайт-спірит
Бензино-лігроїнові фракції
Сольвент легкий
Сольвент важкий
Середньо фракційний дистилят.

Примітка: * Цей перелік не повинний розглядати як вичерпний.