

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

**ПРАВИЛА
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ
З СУДЕН**

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



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 нижчезазначені зміни та доповнення:

Розділи\підрозділи\пункти що змінюються	Інформація про зміни	Підстава для внесення змін	Дата вступу в силу
1	2	3	4
Частина VIII 1.3.3.8, 1.3.3.16, 1.3.3.17	Бюл. №1 від 01.01.2022	Рекомендації МАКТ №13 (Rev.3 July 2020)	01.01.2022

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

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

1.1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ. ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ.

1.1.1 Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення операцій з морськими терміналами є додатковими до вимог частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення», частини VI «Протипожежний захист», частини VIII «Системи і трубопроводи», частини IX «Механізми», частини XI «Електричне обладнання» і частини XV «Автоматизація» Правил класифікації та побудови морських суден, для забезпечення вимог щодо додавання додаткових знаків до основного символу класу, відповідно до **2.2.24** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

1.1.2 Суднам, обладнаним носовим вантажним пристроєм, що відповідають вимогам цієї частини в повному обсязі, до основного символу класу судна може бути доданий додатковий знак **BLS - SPM**.

Цей знак також може бути доданий до основного символу класу судна, що перевозить зріджений газ наливом.

1.1.3 Суднам, обладнаним носовим вантажним пристроєм, що відповідають вимогам цієї частини за винятком **1.3.3.2 – 1.3.3.9** і **1.3.3.12 – 1.3.3.14**, до основного символу класу судна може бути доданий додатковий знак **BLS**.

1.1.4 Суднам, які не обладнані носовим вантажним пристроєм, але відповідають вимогам **1.3.3.2 – 1.3.3.9** і **1.3.3.12 – 1.3.3.14**, до основного символу класу судна може бути доданий додатковий знак **SPM**.

Цей знак також може бути доданий до основного символу класу судна, що перевозить зріджений газ наливом.

1.1.5 Додаткові знаки **BLS – SPM**, **BLS** і **SPM** можуть бути присвоєні суднам у побудові та суднам в експлуатації.

1.1.6 Матеріали, які застосовуються для виготовлення обладнання і пристроїв, повинні задовольняти відповідним вимогам частини XIII «Матеріали», а застосування зварювання при виготовленні обладнання і пристроїв частини XIV «Зварювання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.1.7 Визначення і пояснення.

Визначення і пояснення, що відносяться до загальної термінології Правил, наведені в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності частини I «Класифікація» і в розділі 2 частини «Загальні положення» і в **1.2** частини I цих Правил.

У цій частині Правил застосовуються наступні визначення та пояснення:

Морський термінал – судно або морська споруда, до якої швартується нафтоналивне судно для приймання вантажу.

Морський одноточковий причал (Single Point Mooring, SPM) – плавуча або стаціонарна морська споруда, призначена для швартування танкерів або плавучих нафтодобувних комплексів, а також відвантаження нафти в умовах відкритого моря.

Носове вантажне з'єднання (Bow Loading Coupler) – пристрій спеціальної конструкції, що входить до складу носового вантажного пристрою, і призначений для приєднання вантажного шланга морського терміналу до вантажної системи судна.

Носовий вантажний пристрій, НВП (Bow Loading System, BLS) – комплекс технічних засобів, розташований у носовій кінцевій частині судна і призначений для приймання на нафтоналивне судно вантажів з морських терміналів.

1.1.8 Технічна документація.1.1.8.1 Для присвоєння судну додаткових знаків **BLS – SPM**, **BLS** або **SPM** у символі класу Регістру повинна бути представлена на схвалення наступна документація (що застосовно):

- .1** креслення загального розташування НВП із вказівкою обладнання вантажної системи і швартовних пристроїв, у тому числі: носового вантажного з'єднання, напрямних роликів, ланцюгового стопора, тягової лебідки, накопичувальної моталки, корпусних конструкцій, що відносяться до НВП, станцій керування;
- .2** опис і креслення носового вантажного з'єднання;
- .3** розрахунки і креслення підкріплень корпусних конструкцій для установлення носових ключів і ланцюгових стопорів;
- .4** схеми протипожежного захисту району НВП;
- .5** схема і розрахунок вентиляції спеціальних приміщень, що відносяться до НВП;
- .6** креслення деталей і складальних одиниць НВП, поверхні яких повинні бути захищені матеріалами, що перешкоджають іскроутворенню;
- .7** креслення розташування електричного обладнання і прокладки кабелів у приміщеннях НВП;
- .8** схеми електричні принципові системи НВП;
- .9** схеми електричні з'єднань системи НВП;
- .10** схеми принципові систем гідравліки НВП;
- .11** керівництво з експлуатації НВП;
- .12** програма випробувань НВП (схвалюється підрозділом РУ, що здійснює технічний нагляд за побудовою).

1.1.8.2 Виходячи з особливостей конструкції НВП, Регістр може зажадати надання додаткових документів, що не увійшли до складу документів, зазначених в **1.1.8.1**.

1.2 КОНСТРУКЦІЯ

1.2.1 Загальні положення.

1.2.1.1 Нафтоналивні судна, обладнані НВП, повинні бути оснащені ГРК і підрулювальними пристроями, або засобами активного керування судном (ЗАКС), що забезпечують необхідні маневреність і стабілізацію судна в процесі вантажних операцій.

1.2.1.2 На судах, обладнаних системою динамічного позиціонування, повинні бути передбачені пристрої спостереження, перевірки, ручної корекції автоматизованих підрулювальних пристроїв і автоматизованого пропульсивного комплексу.

1.2.2 Конструкція приміщень.

1.2.2.1 Приміщення, у яких розташовані носове вантажне з'єднання та рознімне з'єднання вантажного трубопроводу, а також простір у радіусі трьох метрів від них є вибухонебезпечною зоною 1, у відповідності з **19.2.3** частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.2.2.2 Приміщення, суміжні з вибухонебезпечними приміщеннями та зонами, не повинні безпосередньо сполучатися з ними і повинні бути обладнані системою вентиляції, що забезпечує не менше 8 обмінів повітря за годину.

1.2.2.3 Приміщення, у яких розташовується носове вантажне з'єднання, повинне бути обладнане природною вентиляцією.

1.3 ПРИСТРОЇ. ОБЛАДНАННЯ

1.3.1 Пристрій закриття отворів.

1.3.1.1 Входи, приймальні отвори вентиляції та інші отвори в машинні, службові приміщення і пости керування не повинні бути звернені убік носового вантажного з'єднання і повинні розташовуватися від нього на відстані не менше 10м.

1.3.1.2 Двері, що закривають НВП, повинні відповідати вимогам **7.4** частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.3.1.3 Двері, що закривають НВП, у відкритому положенні повинні бути захищені від контакту з металевими частинами обладнання, яке приймається з термінала, деревиною твердих порід або еквівалентними електроізолюючими і перешкоджаючими іскроутворенню матеріалами.

1.3.1.4 При задраюванні дверей НВП повинне виключатися тертя іскроутворюючих металів.

1.3.2 Якірний пристрій.

1.3.2.1 Для якірного пристрою нафтоналивних суден, обладнаних НВП, повинні бути передбачені конструктивні чи організаційні заходи, що виключають його роботу при прийманні вантажу через НВП.

1.3.3 Швартовний пристрій.

1.3.3.1 Судна, які призначені для роботи з морськими одноточковими причалами і мають у символі класу додаткові знаки **BLS – SPM** або **SPM**, повинні бути обладнані швартовним пристроєм, що відповідає вимогам **1.3.3.2 – 1.3.3.10** і **1.3.3.13 – 1.3.3.15**.

1.3.3.2 Вибір розривного зусилля швартовного троса повинний бути підтверджений розрахунком.

Швартовні троси повинні відповідати вимогам **4.2** частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил класифікації та побудови морських суден.

Для швартування суден дедвейтом 150000т і більше повинні використовуватися два швартовних троси. Кожний швартовний трос повинний закінчуватися ланцюговою вставкою довжиною 8м і калібром 76мм.

Ланцюг, який використовується для вставки, повинний відповідати вимогам **3.6** частини XIII «Матеріали» Правил класифікації та побудови морських суден і прийматися:

- категорії 3 для суден дедвейтом до 350000т;
- категорії R4 для суден дедвейтом 350000т і більше.

1.3.3.3 Судно повинне бути обладнане одним або двома носовими ланцюговими стопорами для ланцюга калібру 76мм і одним або двома носовими клізми розмірами не менше 600×450мм згідно табл. **1.3.3.3**.

Таблиця 1.3.3.3

Дедвейт судна, т	Кількість носових ланцюгових стопорів	Кількість носових клізів	Безпечне робоче навантаження (SWL), кН
100000 і менше	1	1	2000
більше 100000 але менше 150000	1	1	2500
150000 і більше	2	2	3500

1.3.3.4 Носовий ланцюговий стопор повинний бути розрахований на утримання відрізка ланцюга калібром 76мм у закритому положенні і спроектований так, щоб через нього у відкритому положенні вільно проходив зазначений відрізок ланцюга зі сполучними деталями. Верхня границя плинності матеріалу носового стопора повинна визначатися виходячи з навантаження не менше 2,0SWL.

1.3.3.5 Носові ланцюгові стопори повинні установлюватися на відстані від 2,7м до 3,7м від носових клюзів, при цьому носовий клюз, стопор і вертикальний роульс (якщо є) або барабан лебідки або шпиля повинні перебувати на одній лінії.

1.3.3.6 Палуба в районі установлення ланцюгового стопора повинна мати відповідні підкріплення, які повинні сприймати горизонтальні навантаження рівні 2,0SWL.

1.3.3.7 При зникненні приводної енергії ланцюговий стопор повинний залишатися у закритому положенні. Ланцюговий стопор повинний мати ручний привод відкривання.

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

1.3.3.9 Одиночний носовий клюз повинний розташовуватися в діаметральній площині судна. При установленні двох клюзів вони повинні розташовуватися симетрично щодо діаметральної площини і відстань між ними повинна становити від 2м до 3м.

Клюз повинний бути овальної або округленої форми, радіус округлення клюза повинний бути не менше 3,5 калібру ланцюга.

Верхня границя плинності матеріалу носового клюза повинна визначатися виходячи з навантаження не менше 2,0SWL, зазначеного в **1.3.3.3**.

Підкріплення корпусу судна в місцях установлення носового клюза повинні бути розраховані на сприйняття навантаження рівного 2,0 SWL і спрямованого під кутом $\pm 45^\circ$ горизонтальної площини і під кутом $\pm 15^\circ$ до вертикальної площини від осі клюза.

1.3.3.10 Частина пристрою, що контактує із ланцюговою вставкою, повинні бути захищені матеріалами, що перешкоджають іскроутворенню.

1.3.3.11 Швартовні механізми НВП повинні відповідати вимогам **1.2, 6.1 і 6.4** частини IX «Механізми» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.3.3.12 Тягова лебідка НВП повинна мати ручний привод розгальмування барабана для віддачі швартовного троса у разі зникнення приводної енергії.

1.3.3.13 При наявності ланцюгового стопора гальмове зусилля автоматичного гальма швартовних механізмів НВП, необхідне згідно з **6.4.3.1** частини IX «Механізми» Правил класифікації та побудови морських суден, може бути знижене до величини, що забезпечує попускання швартовного троса з постійним натягом, рівним номінальному тяговому зусиллю приводу.

1.3.3.14 Тягове зусилля на барабані швартовної лебідки або шпиля, які використовуються для забезпечення роботи НВП з морським одноточковим причалом, повинне становити 147кн (15т).

1.3.3.15 Якщо піднімальний трос для забезпечення швартування до морського одноточкового причалу (pick-up gore) зберігається на судні, то ємність накопичувального барабана повинна бути достатньою для зберігання троса довжиною 150м і діаметром 80мм.

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

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

1.3.4 Спеціальний пристрій.

1.3.4.1 Якщо на судні, обладнаному НВП, є спеціальний пристрій для аварійного буксирування, він повинний, на додаток до вимог **5.7** частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил класифікації та побудови морських суден, відповідати вимогам **1.3.3.9**.

1.3.5 Електричне обладнання.

1.3.5. Електричне обладнання повинне відповідати вимогам частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.3.5.2 Електричне обладнання, установлене у вибухонебезпечних зонах, повинне також відповідати вимогам **2.9, 2.10, 19.2.3** і **19.2.4** частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.3.5.3 Освітлення в зоні навантаження та навколо неї повинне забезпечувати ефективний візуальний контроль за швартовним пристроєм, з'єднанням вантажного шланга, вантажним шлангом і водною поверхнею довкола нього.

1.3.6 Обладнання засобами зв'язку.

1.3.6.1 Якщо пост керування НВП розташований у носовій частині судна, він повинний бути обладнаний засобами внутрішнього двостороннього зв'язку з рульовою рубкою і з постом керування вантажними операціями судна відповідно до **3.3.2** частини VII «Механічні установки» і **7.2** частини XI «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.3.6.2 Між постом керування НВП і терміналом повинний бути передбачений двосторонній зв'язок.

1.3.6.3 Між постом керування НВП і терміналом повинні бути передбачені засоби аварійного зв'язку.

1.3.6.4 Між постом керування НВП і терміналом повинні бути передбачені як безпосередні, так і непрямі засоби, що дозволяють переконатися у справності зв'язку у випадку несправностей і відмов, що виникають у процесі вантажних операцій.

1.4 СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ

1.4.1 Вантажна система.

1.4.1.1 Вантажні трубопроводи повинні відповідати вимогам **9.2.3 – 9.2.7, 9.3.7** і **9.5** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

При цьому:

.1 крім зазначених у **9.3.7** частини VIII «Системи і трубопроводи», можуть бути застосовані інші засоби забезпечення гальванічної іскробезпеки, за погодженням із Регістром;

.2 трубопровід НВП повинний бути самоосушуваним зі зливом у вантажний танк;

.3 у районі носового вантажного з'єднання повинний бути передбачений піддон, який перешкоджає поширенню пролитого вантажу, відповідної ємності, обладнаний системою дренажу.

1.4.1.2 Дистанційно керована арматура повинна відповідати вимогам **4.1.1.2 – 4.1.1.5** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.4.2 Гідравлічні системи.

1.4.2.1 Гідравлічні системи повинні відповідати вимогам **7.3** частини IX «Механізми» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.4.2.2 Гідроаккумулятори повинні розташовуватися у приміщенні, яке безпосередньо не сполучається з вибухонебезпечними приміщеннями, зазначеними в **1.2.2.1**.

1.4.2.3 Гідроаккумулятори повинні мати пристрої, що дозволяють приводити їх у дію вручну при зникненні приводної енергії.

1.4.2.4 Конструкція гідроприводу носового вантажного з'єднання і ланцюгового стопора повинна виключати їхнє відкривання при зникненні приводної енергії.

1.4.2.5 Повинна бути передбачена можливість розчіплювання носового вантажного з'єднання й відвантажувального шланга терміналу вручну з місцевого поста при відмові гідравлічної системи.

1.5 КЕРУВАННЯ, ВИМІРЮВАЛЬНІ ПРИСТРОЇ І АВТОМАТИЗАЦІЯ

1.5.1 Пост керування вантажними операціями.

1.5.1.1 Керування вантажними операціями при роботі НВП повинне здійснюватися з поста керування НВП, що може розміщатися в рульовій рубці або в спеціально обладнаному приміщенні в носовій частині судна. Пост повинний бути обладнаний необхідними приладами контролю і керування для

здійснення всіх операцій по позиціонуванню судна і контролю параметрів його швартування і завантаження.

При обладнанні поста керування НВП в носовій частині судна, він повинний задовольняти вимогам **1.3.6** і **1.6.1.2**.

1.5.2 Керування операціями швартування.

1.5.2.1 Для забезпечення позиціонування судна пост керування НВП повинний бути обладнаний:

- .1 системою керування кроком гвинтів регульованого кроку головної пропульсивної установки (якщо є);
- .2 системою керування підрулювальними пристроями;
- .3 системою керування рульовим приводом (приводами);
- .4 пристроєм аварійної зупинки головного двигуна (двигунів);
- .5 пристроєм контролю показань лага;
- .6 пристроєм контролю параметрів роботи системи динамічного позиціонування (якщо є);
- .7 пристроєм контролю показань радіолокаційної станції.

1.5.2.2 Для забезпечення контролю параметрів швартування пост керування НВП повинний бути обладнаний наступними пристроями:

- .1 індикації і запису, що реєструє (якщо є) зусилля натягу швартовного троса і відвантажувального шланга термінала з подачею аварійно-попереджувального сигналу про їхнє наближення до граничного значення;
- .2 індикації і запису пристроєм, що реєструє (якщо є), зусилля натягу ланцюга в ланцюговому стопорі.

1.5.3 Керування вантажними операціями.

1.5.3.1 Для контролю параметрів завантаження пост керування НВП повинний бути обладнаний наступними пристроями:

- .1 індикації стану носового вантажного з'єднання;
- .2 індикації стану клапанів вантажної системи;
- .3 індикації рівня у вантажних танках і сигналізації верхнього рівня в них;
- .4 індикації тиску вантажу в трубопроводі на вході в НВП;
- .5 індикації передачі сигналу із судна на термінал для зупинки вантажного насоса і закриття вантажних клапанів термінала.

1.5.3.2 Носове вантажне з'єднання, ланцюговий стопор, клапани вантажної системи повинні бути оснащені індикаторами стану (відкрито-закрито).

1.5.3.3 Система керування НВП повинна передбачати блокування відкриття приймального клапана носового вантажного з'єднання до підтвердження виконання наступних дій:

- .1 вантажний шланг термінала належним чином підключений до носового вантажного з'єднання;
- .2 необхідна кількість клапанів вантажної системи судна і відсічний клапан НВП відкриті, танкер готовий до приймання вантажу.

1.5.3.4 Система керування НВП повинна забезпечувати блокування відкриття приймального клапана носового вантажного з'єднання при знеструмленні або несправності швартовного пристрою НВП.

1.5.3.5 Повинна бути передбачена швидкодіюча система аварійного розчіплювання носового вантажного з'єднання (emergency shutdown system, ESD).

Система повинна передбачати два режими роботи:

1 перший режим аварійної зупинки (ESD-1) повинний забезпечувати наступні функції:

1.1 подача сигналу на зупинку вантажних насосів термінала;

1.2 закриття приймального клапана носового вантажного з'єднання і випускного клапана відвантажувального трубопроводу термінала після одержання сигналу про аварійне падіння тиску на вході у вантажну систему судна;

2 другий режим аварійної зупинки (ESD-2) повинний забезпечувати наступні функції:

2.1 подача сигналу на зупинку вантажних насосів термінала;

2.2 закриття випускного клапана відвантажувального трубопроводу термінала, приймального клапана носового вантажного з'єднання і відсічного клапана НВП після одержання сигналу про аварійне падіння тиску на вході у вантажну систему судна;

2.3 розчіплювання носового вантажного з'єднання;

2.4 відкриття ланцюгового стопора.

1.5.3.6 Подача команд на виконання режимів ESD-1 і ESD-2 повинна здійснюватися з поста керування НВП за допомогою відповідних органів керування (кнопки, перемикачі).

Органи керування для подачі команд виконання режимів ESD-1 і ESD-2 повинні бути захищені від несанкціонованого використання.

Після подачі команди виконання всіх функцій, перерахованих в **1.5.3.5**, повинне здійснюватися послідовно в автоматичному режимі.

1.5.3.7 Якщо режим ESD-1 деактивується до завершення послідовності операцій, перерахованих в **1.5.3.5**, вони повинні бути завершені автоматично. При цьому приймальний клапан носового вантажного з'єднання і відсічний клапан НВП повинні повністю закритися.

1.5.3.8 Якщо режим ESD-2 деактивується до завершення послідовності операцій, перерахованих в **1.5.3.5**, їхнє виконання повинне бути миттєво зупинене, за винятком закриття приймального клапана носового вантажного з'єднання і відсічного клапана НВП, які повинні повністю закритися.

1.5.3.9 На додаток до автоматичної системи, зазначеної в **1.5.3.5**, повинна бути передбачена ручна система аварійного роз'єднання носового вантажного з'єднання.

За допомогою неї повинні забезпечуватися самостійні операції по віддачі ланцюгового стопора і запірною пристрою носового вантажного з'єднання.

1.5.3.10 Послідовність і час виконання вантажних операцій у режимах аварійного роз'єднання носового вантажного з'єднання повинні забезпечувати мінімальні витрати вантажу і виключати гідравлічний удар у вантажному трубопроводі.

Час закривання приймального клапана носового вантажного з'єднання і відсічного клапана НВП повинний бути не менше 25 секунд як в автоматичному, так і в ручному режимах. Менший час закривання повинний бути обґрунтований розрахунком, що підтверджує відсутність можливості виникнення гідравлічного удару в трубопроводі.

1.6 ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

1.6.1 Конструктивний протипожежний захист.

1.6.1.1 Конструкції, що обмежують приміщення, у яких розміщується обладнання вантажної системи НВП, повинні відповідати вимогам **2.4** частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.6.1.2 Пост керування НВП в носовій частині судна повинний задовольняти наступним вимогам:

1 приміщення повинне обмежуватися конструкціями типу А-60;

2 у приміщенні повинна забезпечуватися підтримка надлишкового тиску;

3 із приміщення повинний бути передбачений аварійних вихід.

1.6.2 Протипожежне обладнання і системи.

1.6.2.1 Протипожежне обладнання і системи повинні відповідати вимогам розділу 3 частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.6.2.2 Район розташування вантажного і швартовного пристроїв НВП повинний бути захищений системою піногасіння, незалежною від основної суднової системи.

1.7 ВИПРОБУВАННЯ

1.7.1 Всі системи і трубопроводи повинні бути випробувані у відповідності з вимогами розділу 21 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

1.7.2 Всі системи і компоненти НВП після їхньої установки на судні повинні бути випробувані відповідно до схвалених Регістром програм.

1.7.3 Перша вантажна операція на головному судні серії з використанням НВП повинна проводитися у присутності інспектора Регістра. Під час операції перевіряється робота НВП за прямим призначенням згідно з Керівництвом з експлуатації.

Необхідність присутності інспектора Регістра при перших вантажних операціях на інших суднах серії визначається за результатами випробувань НВП на головному судні.

1.8 ЗВІТНІ ДОКУМЕНТИ

1.8.1 За результатами застосування вимог цієї частини Правил видаються наступні звітні документи:

- .1** Класифікаційне свідоцтво зі знаком **BLS-SPM**, **BLS** або **SPM** у символі класу;
- .2** Акт огляду судна.

2. ОСОБЛИВІ ВИМОГИ ДО ОПЕРАЦІЙ ПЕРЕДАВАННЯ НАФТОВОГО ВАНТАЖУ МІЖ ТАНКЕРАМИ В МОРІ*

Примітка: *Резолюція МЕРС.186(59). Доповнення Додатку I до Конвенції МАРПОЛ главою 8 «Запобігання забрудненню під час передавання нафтового вантажу між танкерами в морі».

2.1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

2.1.1 Вимоги повинні застосовуватися до нафтових танкерів валовою місткістю 150 і більше, які виконують передавання нафтового вантажу між нафтовими танкерами в морі – «STS – операції» / «Ship – to – ship oil transfer operations at Sea», на 1 квітня 2012 року або після цієї дати.

Проте, до цієї дати STS - операції повинні проводитися тільки при наявності Плану STS - операції, схваленого Регістром, який повинний відповідати, наскільки можливо, Плану STS - операції, який вимагається згідно **2.2**.

2.1.2 Вимоги не повинні застосовуватися до:

.1 операцій по передаванню нафти зв'язаних із стаціонарними або плавучими платформами, включаючи бурові вишки, плавучі установки для виробництва, зберігання і вивантаження ПУВЗВ (FPSOs), які використовуються для видобутку і зберігання нафти в морі, а також плавучі установки для зберігання ПУЗ (FSUs), які використовуються для зберігання добутої в морі нафти*;

.2 бункерувальних операцій;

.3 STS – операцій, необхідних для забезпечення безпеки судна або для забезпечення збереження життя в морі, або для боротьби з особливим випадком забруднення заради мінімізації збитку;

.4 STS – операцій, до яких задіяні кораблі, військово – морські допоміжні або інші подібні судна, або судна, які перебувають під державним керівництвом і використовуються в даний час винятково в некомерційних цілях.

Проте, повинні бути вжиті відповідні заходи, що не погіршують STS - операції або здатні на таких судах проводити STS - операції способом, що погоджується, наскільки це розумно і можливо практично, з вимогами, які викладені в **2.1**.

Примітка: * Вимоги **1.6.7** частини I цих Правил застосовуються і стосуються цих операцій.

2.2 ОСНОВНІ ВИМОГИ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ І ЗАХИСТУ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

2.2.1 Будь-який нафтовий танкер, залучений до STS – операції, повинний мати на борту План, який пропонує як проводити STS – операції (План STS – операції), схвалений Регістром, не пізніше ніж на дату першого, проміжного огляду або огляду для поновлення свідоцтва судна, виконаного на 1 січня 2011 року або після цієї дати.

План STS - операції повинний бути складений робочою мовою команди судна.

2.2.2 План STS – операції повинний брати до уваги інформацію, що міститься в Керівництві з STS – операції, розробленого Організацією*. План STS - операції може бути об'єднаний із системою керування безпекою, як вимога застосовна до нафтового танкера по STS - операції, яка вимагається, як доповнення, частиною IX Конвенції СОЛАС.

2.2.3 Реєстрація кожної STS – операції повинна виконуватися в Журналі нафтових операцій, відповідно до **2.4.3** або **3.3.3** частини I цих Правил, зберігатися протягом трьох років, надаватися для перевірки зацікавленій Стороні.

Примітка: * «Керівництво з забруднення нафтою. Розділ I. Запобігання» з поправками.

2.3 ПОВІДОМЛЕННЯ

2.3.1 Кожний нафтовий танкер, що планує STS – операції в межах території моря або ексклюзивної економічної зони Сторони, повинний повідомити цю Сторону не пізніше ніж за 48 годин до початку планованої STS – операції.

2.3.2 Повідомлення, зазначене в **2.3.1**, повинне містити принаймні наступне:

- .1** назва судна, прапор, позивний сигнал, номер ІМО і розрахунковий час прибуття нафтових танкерів, учасників STS – операції;
- .2** дату, час і місце знаходження (географічні координати) початку STS – операції;
- .3** умови проведення STS – операції: на якорі або в русі;
- .4** тип нафти і кількість;
- .5** планована тривалість STS – операції;
- .6** ідентифікацію обслуговуючого STS – операції постачальника або особу, що здійснює контроль;
- 7** підтвердження наявності на борту Плану STS – операції.

2.3.3 Якщо розрахунковий час прибуття нафтових танкерів у місце або район STS – операції змінюється більше ніж на шість годин, капітан, судновласник або агент цього(их) нафтового танкера(ів) повинний повідомити змінений час прибуття Сторону Конвенції МАРПОЛ 73/78/97.

* * *