

Утверждаю.  
Заместитель министра морского  
флота

А. В. Голдобенко  
28 июня 1985 г.

### ▲ 991 ИЗВЕЩЕНИЕ

**о внесении изменений в Правила перевозки нефти и нефтепродуктов на танкерах ММФ, утвержденные Минморфлотом 10.04.81 г. (опубликованные в Сборнике правил перевозок и тарифов морского транспорта СССР, вып. № 90, 1982 г.)**

В Правила перевозки нефти и нефтепродуктов на танкерах морского флота в соответствующих пунктах внести следующие дополнения и изменения.

Страница 3. Под названием правил внести номер РД: РД 31.11.81.36—81.

Введение. Абзац 3. Изложить в следующей редакции:

«Правила устанавливают обязательные для морского флота и клиентуры условия морской перевозки нефти и нефтепродуктов наливом на танкерах морского флота».

Пункт 1.2 изложить в следующей редакции:

«Во всем, что специально не предусмотрено настоящими Правилами, следует руководствоваться Уставом службы на судах Министерства морского флота Союза ССР, Правилами техники безопасности на судах морского флота, Наставлением по предотвращению загрязнения с судов, Наставлением по борьбе за живучесть судов Министерства морского флота Союза ССР, РД 31.60.14—81, Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ—73/78, Международной конвенцией по безопасности человеческой жизни на море «СОЛАС—74», постановлением Совета Министров СССР от 14 февраля 1974 г. № 118 «Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей и живых ресурсов моря», ГОСТами и другими действующими нормативными документами».

Изменить нумерацию следующих пунктов:

1.6 на 1.5; 1.7 на 1.6; 1.8 на 1.7; 1.9 на 1.8; 1.10 на 1.9; 1.11 на 1.10.

Пункт 2.25. Последнюю фразу изложить в следующей редакции:

«Установка телефонного аппарата взрывозащищенного исполнения на период стоянки в порту разрешается в районе судового трапа или в другом, по усмотрению капитана, месте».

Пункт 2.35. В конце добавить фразу:

«Необходимо руководствоваться инструкцией РД 31.28.51—78».

Пункт 2.36. Изложить в следующей редакции:

«При наличии сварочной мастерской на танкере и документов Регистра СССР на ее эксплуатацию сварочные работы в мастерской могут проводиться только при наличии ежегодного специального разрешения, выдаваемого службой судового хозяйства по согласованию с органами пожарного надзора ВОХР пароходства».

Пункт 2.37. Изложить в следующей редакции:

«В сварочной мастерской должна быть вывешена инструкция, определяющая организацию безопасного выполнения сварочных работ на судне. Инструкция должна быть составлена с учетом требований НБЖС — РД 31.60.14—81».

Пункт 2.39. После абзаца 1 внести новый абзац:

«В этом случае должна быть обеспечена надежная инертизация загазованных емкостей с помощью инертных газов, или эти емкости, на которых будут производиться огневые работы и смежные с ними, должны быть заполнены водой».

Пункт 2.50. Изложить в следующей редакции:

«Зарядка огнегасительной жидкостью системы СЖБ производится силами судового экипажа под непосредственным контролем старшего механика и представителя пожарно-технической службы ВОХР».

Пункт 3.2. Изложить в следующей редакции:

«Если грузовой насос танкера может создать в трубопроводе давление, превышающее допускаемое рабочее давление, и на насосе отсутствует перепускной предохранительный клапан, то такой клапан должен быть установлен на напорном трубопроводе танкера, чтобы во время выгрузки максимальное давление в трубопроводе не превышало рабочее, даже при закрытии клинкета на берегу, что предотвратит разрыв грузового шланга или поломку стендера.

Предохранительный клапан должен открываться при давлении на 10% выше рабочего».

Пункт 3.7. В конце пункта добавить:

«Аналогичные емкости должны быть установлены под воздушные трубки топливных цистерн, перед проведением бункеровочных операций».

Пункт 3.9 исключить.

Изменить нумерацию следующих пунктов:

3.11 на 3.9; 3.12 на 3.10.

Пункт 6.2. Изложить в следующей редакции:

«Порядок подготовки танкеров к наливу нефти и нефтепродуктов осуществляется в соответствии с ГОСТ 1510—76».

Пункт 6.4. После слов «Грузовой план» добавить:

«... и согласованный с грузоотправителем и технологическая карта, утверждаются...» и дальше по тексту.

Пункт 6.6. В конце пункта добавить:

«...которое должно дать дополнительные указания».

Пункт 6.8. Соединить с п. 6.7.

Пункт 6.12. Изложить в следующей редакции:

«Порядок подготовки танков под налив груза на экспорт произ-

водится по ГОСТ 1510—76, если фрахтователь не предъявил иных требований».

Пункт 6.18. Изложить в следующей редакции:

«Периодически, не реже чем через 6 мес, производить проверку змеевиков системы подогрева груза на герметичность. Необходимо продувать и проверять на герметичность змеевики системы подогрева перед каждой погрузкой груза, требующего подогрева и при смене вида светлых нефтепродуктов».

Пункт 6.22. Добавить подпункт:

«6.2.2.1. Система дистанционного управления грузовыми клинкетами должна всегда находиться в эксплуатационном состоянии и ее использование должно осуществляться в строгом соответствии с инструкцией завода-изготовителя».

Пункт 6.23. В конце пункта добавить:

«Использование системы в процессе производства грузовых операций производить в строгом соответствии с инструкцией завода-изготовителя».

Пункт 6.25. Изложить в следующей редакции:

«Ежерейсно проверить дистанционные клапаны системы инертных газов на герметичность».

Пункт 6.26. Изложить в следующей редакции:

«До начала погрузки открыть дыхательные клапаны газотводной системы (давление — вакуум).

По окончании грузовых операций дыхательные клапаны устанавливаются в автоматический режим».

Изменить нумерацию следующих пунктов:

6.9 на 6.8; 6.10 на 6.9; 6.11 на 6.10; 6.12 на 6.11; 6.13. на 6.12; 6.14 на 6.13; 6.15 на 6.14; 6.16 на 6.15; 6.17 на 6.16; 6.18 на 6.17; 6.19 на 6.18; 6.20 на 6.19; 6.21 на 6.20; 6.22 на 6.21; 6.22.1 на 6.21.1; 6.23 на 6.22; 6.24 на 6.23; 6.25 на 6.24; 6.26 на 6.25; 6.27 на 6.26; 6.28 на 6.27; 6.29 на 6.28; 6.30 на 6.29; 6.31 на 6.30; 6.31.1 на 6.30.1; 6.31.2 на 6.30.2; 6.31.3 на 6.30.3; 6.31.4 на 6.30.4; 6.32 на 6.31; 6.33 на 6.32; 6.34 на 6.33.

Пункт 7.2. В конце пункта добавить:

«...и не привело к разрыву грузового шланга или поломке стендера и разливу груза».

Пункт 7.3. Изложить в следующей редакции;

«Для того, чтобы устранить возможность образования опасной электрической искры у судового шлангоприемника при присоединении или рассоединении грузового шланга, необходимо, чтобы все металлические части грузового шланга с морской стороны от изолирующего фланца или токонепроводящего шланга были непрерывно электрически связаны с судном, а все металлические части грузового шланга с береговой стороны от изолирующего фланца — с причальной заземляющей системой».

Пункт 7.4. Изложить в следующей редакции:

«Изолирующие фланцы и токонепроводящие шланги должны периодически проходить проверку на обеспечение хорошей изоляции».

Пункт 7.5. Изложить в следующей редакции:

«Грузовой шланг, подаваемый на борт танкера, должен удовлетворять следующим требованиям:

разрывное давление должно быть не менее 4,2 МПа (42 кгс/см<sup>2</sup>) или, по крайней мере, в 4 раза превышать максимальное давление, развиваемое грузовыми насосами;

рабочее давление должно быть не менее максимального, развиваемого насосами, но не менее 1 МПа (10 кгс/см<sup>2</sup>)».

Пункт 7.6. Изложить в следующей редакции:

«Каждый грузовой шланг должен иметь спецификацию изготовителя, в котором должно быть указано:

для каких грузов может быть использован шланг;

дата изготовления;

величина разрывного давления;

величина рабочего давления;

дата последнего испытания и величина давления при испытании.

Допускаются надписи на самом шланге с указанием этих данных».

Пункт 7.7. Изложить в следующей редакции:

«Если грузовые шланги, предназначенные для подачи на борт танкера, имеют видимые дефекты (разрезы, вмятины, выпучины, трещины и др.) или сильно изношены, капитан танкера должен заявить об этом ответственному представителю нефтеналивного причала в письменной форме и сделать соответствующую запись в судовом журнале.

В противном случае, если произойдет разрыв шланга во время проведения грузовых операций, ответственность за разлив груза может быть возложена на судно».

Пункт 7.8. Изложить в следующей редакции:

«Перед присоединением грузовых шлангов к судовым приемникам необходимо удостовериться, что шланги имеют достаточную длину, с учетом изменения осадки судна в процессе грузовых операций, а также возможного перемещения судна вдоль причала и от причала на величину растяжения швартовых канатов».

Пункт 7.9. Изложить в следующей редакции:

«Стендеры и грузовые шланги необходимо подавать на борт судна только с заглушенными фланцами. При подъеме шлангов на танкер избегать их заломов и других повреждений. Заглушки отдавать над поддонами, чтобы не допустить разлива груза на палубу и за борт».

Пункт 7.10. Изложить в следующей редакции:

«При присоединении стендеров и грузовых шлангов к судовым приемникам ключи, струбины и другой инструмент необходимо класть на специальные маты, расстилаемые временно у места работы, чтобы избежать ударов о стальную палубу. Крепить шланги к приемникам необходимо надежно не менее чем четырьмя болтами».

Пункт 7.11. Изложить в следующей редакции:

«Чтобы исключить возможности заломов или защемления грузовых шлангов между судном и причалом, а также их трения о

причал или поручни судна, шланги должны поддерживаться на весу грузовой стрелой танкера или причала при помощи специальной подвески».

Пункт 7.12. Изложить в следующей редакции:

«При подаче на борт танкера стендера необходимо на причале получить информацию о безопасных пределах его перемещения, чтобы определить и поддерживать величину допустимого безопасного перемещения судна вдоль причала, а также величину безопасного для стендера крена судна.

Во время погрузки необходимо своевременно выбирать слабую швартовных канатов, чтобы предотвратить поломку стендера или разрыв грузового шланга».

Пункт 7.22. В конце пункта добавить:

«Четкое взаимодействие берегового и судового персонала в процессе грузовых операций и в аварийных ситуациях — одна из наиболее эффективных мер против разливов нефти».

Пункт 7.33. В конце пункта добавить:

«При подозрении на неисправную работу автоматической системы, во избежание перелива груза, необходимо перейти на ручное управление наливом».

Пункт 7.36. Изложить в следующей редакции:

«Число членов экипажа, постоянно несущих вахту во время погрузки, должно обеспечить безопасное проведение грузовых операций».

Пункт 7.56. Изложить в следующей редакции:

«При погрузке, при переходе с полных танков на пустые необходимо заблаговременно приоткрыть («подорвать») клинкеты пустых танков на один-два оборота».

Пункт 7.58. Изложить в следующей редакции:

«При интенсивной погрузке клинкеты необходимо закрывать плавно, чтобы не создать опасного повышения давления в грузовом трубопроводе».

Пункт 7.62. Изложить в следующей редакции:

«Рассчитывая минимальные пустоты, которые требуется оставить в загруженных танках, необходимо учитывать конструкцию подпалубного набора, чтобы избежать риска перелива груза в конце погрузки».

Пункт 7.74. В конце пункта добавить:

«В аварийных случаях, при угрозе перелива груза из грузовых шлангов, клинкеты на судовой грузовой магистрали закрываются немедленно, независимо от того, успели закрыть клинкеты на берегу или нет».

Пункт 8.3. Изложить в следующей редакции:

«Планируя проведение грузовых операций у беспричального налива, необходимо предварительно проверить соответствие грузоподъемных устройств массе подводного грузового шланга».

Пункт 8.16. В конце пункта добавить:

«В случае несогласия грузополучателя на производство балластировки в процессе выгрузки капитан должен приостановить вы-

грузку и принять меры по обеспечению безопасной стоянки судна или отхода от места выгрузки в море до улучшения погоды».

Пункт 9.4. Изложить в следующей редакции:

«Старшим при передаче горючего с танкера на другие суда является капитан танкера».

Пункт 9.18. Исключить.

После п. 9.44 включить новый п. 9.45.

«При доставке топлива в районы рыбооловного промысла шланги для его перекачки с танкера на рыбопромысловые суда предоставляют рыбопромысловые организации. Шланги должны быть в хорошем техническом состоянии и иметь соответствующие сертификаты (см. п. 7.7 и 7.8). Контроль за их состоянием и своевременная замена являются обязанностью рыбопромысловой организации, которая несет ответственность за возможное загрязнение моря нефтепродуктами, произошедшее в результате предоставления шлангов, не отвечающих предъявляемым к ним требованиям».

Изменить нумерацию следующих пунктов:

9.19 на 9.18; 9.20 на 9.19; 9.21 на 9.20; 9.21.1 на 9.20.1; 9.21.2 на 9.20.2; 9.21.3 на 9.20.3; 9.21.4 на 9.20.4; 9.22 на 9.21; 9.23 на 9.22; 9.24 на 9.23; 9.25 на 9.24; 9.26 на 9.25; 9.27 на 9.26; 9.28 на 9.27; 9.29 на 9.28; 9.30 на 9.29; 9.31 на 9.30; 9.32 на 9.31; 9.33 на 9.32; 9.34 на 9.33; 9.35 на 9.34; 9.36 на 9.35; 9.37 на 9.36; 9.38 на 9.37; 9.39 на 9.38; 9.40 на 9.39; 9.41 на 9.40; 9.42 на 9.41; 9.43 на 9.42; 9.44 на 9.43; 9.45 на 9.44.

Пункт 10.7. Исключить.

Пункт 11.11. В конце пункта добавить:

«О всех перекачках груза, цели, с которой они производились, пустотах в грузовых танках до и после перекачки, какими насосами и по каким грузовым магистралям производилась перекачка необходимо сделать запись в судовом журнале и журнале нефтяных операций».

После п. 11.24 добавить новый п. 11.25:

«При плавании танкера, груженного интенсивно испаряющимся грузом, в районах с высокой температурой забортной воды и воздуха, для исключения больших потерь груза от испарения необходимо применять систему орошения грузовой палубы».

Пункт 13.15. В конце пункта добавить:

«При этом необходимо учитывать, имеют ли грузовые стендеры устройство по их автоматическому отключению от судовых приемников и автоматическому перекрытию потока груза при неожиданном перемещении танкера сверх рабочей зоны стендера (см. приложение 12)».

Пункт 13.19. Исключить.

Пункт 13.20. Исключить.

Изменить нумерацию следующих пунктов:

13.21 на 13.19; 13.22 на 13.20; 13.23 на 13.21; 13.24 на 13.22.

Пункт 16.1. Изложить в следующей редакции:

«Расположение и количество балласта, принимаемого на судно, должны обеспечивать остойчивость судна и прочность корпуса, от-

существование чрезмерной вибрации, хорошие мореходные качества и оптимальную скорость на морском переходе».

Пункт 16.21. В конце пункта добавить:

«Требований Наставления по предотвращению загрязнения судов. РД 31.04.03—79 и других руководящих документов».

Пункт 16.27.1. Изложить в следующей редакции:

«Во внутренних морских водах СССР, на акваториях портов, в районах санитарной охраны и в районах, имеющих рыбохозяйственное значение, слив любых нефтесодержащих смесей, а также чистого балласта за борт запрещается. Чистый водяной балласт, а также все образующиеся на танкере смеси, содержащие перевозившуюся в качестве груза нефть, необходимо сдавать на приемные сооружения».

Пункт 17.4. Изложить в следующей редакции:

«При эксплуатации танкера необходимо руководствоваться Правилами по защите от статического электричества на морских судах, утвержденными приказом ММФ № 131 от 6 августа 1973 г.».

Пункт 17.5. Изложить в следующей редакции:

«Электростатическая защита должна осуществляться на всех танкерах морского флота, перевозящих нефть и нефтепродукты».

Пункт 17.6. Изложить в следующей редакции:

«Средством электростатической защиты для отвода зарядов статического электричества является заземление всех электропроводных деталей судовых систем и оборудования, расположенных во взрывоопасных помещениях и пространствах и контактирующих с электрически активными средами — нефтепродуктами, водой и водными растворами для механизированной мойки танков, транспортируемым по магистралям паром, воздухом и другими газами, содержащими твердые и жидкие частицы.

Указанные системы на всем своем протяжении должны представлять собой как бы непрерывную электрическую цепь».

Пункт 17.9. Изложить в следующей редакции:

«При использовании в грузовой шланговой линии изолирующего фланца или токонепроводящего шланга все металлические части изолирующего фланца или токонепроводящего шланга с береговой стороны должны быть электрически связаны с системой заземления на причале, а все металлические части фланца или шланга с морской стороны должны быть электрически связаны с судном».

Пункт 17.10. Изложить в следующей редакции:

«В первоначальный период заполнения грузовых танков электростатически активным грузом скорость движения жидкости в приемных трубах не должна превышать 1 м/с вплоть до достижения уровня груза 1 м в каждом загружаемом через приемные трубы танке.

Затем скорость потока груза может быть увеличена до предела, указанного в судовых документах.

Максимальная скорость движения нефтепродуктов по судово-

му грузовому трубопроводу при погрузке не должна превышать 12 м/с».

Пункт 17.15. В конце пункта добавить:

«Отбор проб груза необходимо производить с учетом требований ГОСТ 2517—80».

Пункт 18.11. Изложить в следующей редакции:

«Перед началом погрузки необходимо в грузовых танках замерить содержание кислорода в инертном газе и данные записать в судовой журнал».

Пункт 18.21. В конце пункта добавить:

«...если танкер опять идет под погрузку нефтепродуктов».

Пункт 20.28. В конце пункта последний абзац изложить в следующей редакции:

«После выгрузки нефтепродуктов средней воспламеняемости и трудновоспламеняющихся, которые были погружены в недегазированный танк».

Пункт 20.39. В конце пункта добавить:

«Периодичность моечных работ должна выполняться в соответствии с требованиями РТМ 31.2006—78».

Пункт 21.14. Исключить следующий абзац:

«Произвести выгрузку на берег нефтеводяной смеси из отстойных танков (если она имеется)».

Пункт 21.16. Вместо: «...приказом ММФ от 26.12.72 г....» внести «...приказом ММФ № 192 от 15.09.78 г....».

Пункт 22.7. Второй абзац.

Вместо слов «Противопожарная безопасность...» внести «Пожарная безопасность...».

Пункт 23.7. Второй абзац.

Вместо слов «...высокократной пены...» внести «...пены средней кратности...».

Пункт 23.11. Изложить в следующей редакции:

«При тушении пожаров в задымленных помещениях должны применяться изолирующие противогазы, работающие на сжатом воздухе АСВ-2 (приказ ММФ № 174 от 11.11.82 г.), вместо использовавшихся ранее кислородных изолирующих противогазов (КИП)».

Пункт 23.13. Изложить в следующей редакции:

«Рабочее давление сжатого воздуха в баллонах АСВ-2 перед входом в задымленные помещения не должно быть меньше того, которое указано в инструкции».

Пункт 23.14. Слово «...КИПов», заменить на слово «...АСВ-2».

Пункт 23.16. Изложить в следующей редакции:

«Член экипажа, обнаруживший пожар или его признаки, должен через ближайший извещатель или любым другим способом сообщить об этом вахтенной службе и принять все меры к его локализации и тушению подручными средствами до прихода аварийной партии».

Пункт 23.25. Первый абзац.

Вместо слов «Разведывательная группа...» внести «Группа разведки...».

Вместо слов «...портативными радиопередатчиками», внести «...взрывозащищенными радиопередатчиками».

Пункт 23.33.4. Вместо слов «...водно-химическую пену...» внести «...воздушно-механическую пену...».

Страница 135. Приложение 7. Последний абзац изложить в следующей редакции:

«При появлении искр из дымовых или выхлопных труб танкера, бункеровщика или буксира бункеровка и грузовые операции немедленно прекращаются, лючки всех нефтеналивных танков закрываются до выявления и устранения причины искрообразования».

Приложение 12. Пункт 10. В конце пункта добавить:

«Рабочая зона стендера должна подразделяться на «рабочую зону», «зону предупреждения» и «зону отключения». При неожиданном перемещении танкера у причала, когда стыковочный фланец стендера и судового приемника попадают в «зону предупреждения», все рабочие клинкеты на стендере автоматически закрываются, а когда стыковочный фланец попадает в «зону отключения», происходит автоматическое отключение стендера от судового приемника».