
Руководство по ведению Журнала Нефтяных Операций

Руководство МАРПОЛА по Журналу Нефтяных Операций (ЖНО):

1. ЖНО издается Властями, под чьим флагом работает судно и является официальным документом
2. ЖНО(ы) должны храниться на борту судна в течение (3) трех лет с момента даты внесения **последней записи**
3. Часть I ЖНО требуется
 - Для каждого танкера вместимостью от 150 брт и выше
 - Для каждого судна вместимостью от 400 брт и выше
4. Нефтеналивные Танкера вместимостью 150 брт и выше должны иметь на борту также ЖНО Часть II для ведения записей по грузовым и балластными операциям

Руководство МАРПОЛА по Журналу Нефтяных Операций (ЖНО):

5. Целью Части I ЖНО является ведение записей по операциям относящихся к данному вопросу в машинном отделении
6. Целью Части II ЖНО является ведение записей по грузовым и балластным операциям относящихся к данному вопросу (танкера)*
7. Полный список оборудования в машинном отделении, грузовые и балластные операции подлежащих регистрации поименован в Правиле 20 Приложения 1 Международной Конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973 года, с изменениями Протоколом штт 1978 года, т.е. МАРПОЛО 73/78

* *Суда, которые не являются танкерами и перевозят более 200 кб. м нефти наливом как груз, должны вести записи в Части II ЖНО*

Что необходимо знать, просмотреть и понимать:

Когда вы оказываетесь на судне, вы должны прочитать, просмотреть и знать содержание следующих документов:

1. МАРПОЛ 73/78 – Приложение I – последнего консолидированного издания – и в особенности соответствующие разделы относящиеся к вашему судну
2. Резолюция ИМО МЕРС.117 (52) и любые поправки к ней.
3. Международный сертификат по предотвращению загрязнения нефтью (IOPP), обе формы А и В этого сертификата и список привязанных к этому ИМО резолюций
4. Журнал Нефтяных Операций, Часть I, заверенный Морскими Властями Флага судна (он включает в себя инструкции по ведению ЖНО на первых страницах)
5. Судовой Аварийный План – Руководство по борьбе с разливом топлива (SOPEP)

Что необходимо знать, просмотреть и понимать:

6. Сепаратор льяльных вод (СЛВ), Регистратор концентрации нефтесодержания, Пульт управления сбросом (ODM), Инсинератор и другое привязанное к этому оборудование для переработки, руководства по эксплуатации для каждой установки
7. Таблицы замеров танков (Сводные Таблицы Замеров) для судна должны включать в себя назначения танков, расположение танков и их уровни пустот
8. Производительность насосов по перекачке груза, топлива, льяльных вод, шлама
9. Льяльная и шламовая системы отдачи на месте, грузовая система приема и выдачи где применима
10. Способы отдачи шлама / Льяльных вод / Протечек масла / Промасляной ветоши на берег
11. Нормы расхода топлива, масла должны увязываться с сопутствующим шламом и отработками масла в количествах характерных для вашего судна

Что необходимо знать, просмотреть и понимать:

12. Знать относящиеся к этому кнопки аварийного стопа насосов при перекачке топлива, шлама и льяльный вод
13. На судне имеется Система Управления Безопасностью включающая Политику и Процедуры относящиеся к безопасным приемам по операциям с топливом и маслом и т.д.
14. На судне имеются циркуляры и инструкции от Морских Властей Флага судна, от компании и страхового клуба
15. Руководство от INTERTANKO имеет своей целью вести правильные записи в ЖНО, в особенности своими примерами

Если вдруг вы найдете какие-либо несоответствия, например разные значения объемов танков указанные в IOPP or ORB, отсутствие руководств или расхождение по схемам трубопроводов, то с вам следует немедленно известить менеджеров по обычным каналам связи

Что необходимо знать, просмотреть и понимать:

Просмотрите IOPP Сертификат, он включает формы А & В, и обратите особое внимание на следующее:

1. Танки, поименованные в IOPP сертификате в разделе 3.1, 3.2.2 and 3.3 должны включать танки для шлам (sludge), льяльных (bilge), грязных льяльных вод (dirty bilge water), переливные и танки для смешивания топлива
2. Оборудование по Управлению Откаткой/Отдачей нефтесодержащих льяльных вод из машинного отделения и топливных танков, которое должно включать:
 - Фильтрующее оборудование топлива
 - Сепаратор льяльных вод (OWS) плюс Регистратор концентрации содержания нефтесодержания (ОСМ)
 - Инсинератор
 - Вспомогательный котлы пригодные для сжигания нефтяных остатков
 - Панель управления сбросом (ODME)
 - Любое другое обрабатывающее оборудование должно включать в себя переливное оборудование и описание в этом сертификате IOPP

Что необходимо знать, просмотреть и понимать:

3. В отношении нефтеобрабатывающего оборудования установленного на борту, проверьте в сертификате все ли оборудование в действительности поименовано там, в клеточке напротив стоит галочка или X, либо такового нет
4. Убедитесь, что все танки поименованные в сертификате IOPP имеют верные значения объемов, те же самые, которые имеются в официальных таблицах по танкам и что именно все танки упомянуты в данном сертификате
5. Убедитесь, что производительность оборудования на борту соответствует тем цифрам, указанным в их инструкциях по эксплуатации и металлических табличках с техническими характеристиками на данном оборудовании
6. Обратите особое внимание на инсинератор, проверьте, что он соответствует последним требованиям, если вы собираетесь сжигать пластик

Подоплека ЖНО

Перед заполнением ЖНО вы должны ясно представлять себе следующее:

1. ЖНО издается Морскими Властями Флага судна и в строгом соответствии с Приложением I МАРПОЛА
2. Убедитесь, что ваш ЖНО есть наипоследнейшая версия издаваемая Морскими Властями Флага судна, проверьте у своих менеджеров или на веб-сайте Морских Властей Флага судна
3. Проверьте то, что относящаяся к данному вопросу информация требующаяся на первом обложке полностью правильна
4. Проверьте следующее:
 - Часть I – если Plan View не составлен, тогда перечеркните эту страницу по диагонали
 - Часть II – Аккуратно составьте схему по грузовым и вспомогательным танкам, а также помповому отделению и включите емкости по танкам

Подоплека ЖНО

5. Прочитайте и поймите инструкции, как предписано на страницах с инструкциями в ЖНО
6. Некоторые Морские Власти Флага имеют циркуляры или дополнительное руководящие инструкции в отношении ЖНО
7. Просмотрите и поймите Свидетельство по предотвращению загрязнения моря нефтью (IOPP Certificate)
8. Просмотрите поименованные танки содержащие топливо, дизельное топливо, смазочные масла, сладж (шлам), смешанная субстанция, льяльные вода МКО, груз наливом, вспомогательные танки и прочее.
9. Вы должны знать, есть ли какие-либо танки имеющие сливные клапана или установлены паробогреватели в танках (необходимо принимать во внимание выпаривание воды)

Понимание инструкций:

1. ЖНО должен вестись на английском или французском, либо на официальном языке Флага судна (*Если судно имеет свидетельство IOPP)
2. Записи должны вноситься несмываемыми чернилами
3. В ЖНО имеется полный список оборудования в соответствии с инструкциями на страницах (ЖНО) и в соответствии с Правилom 20 Приложения I и Резолюцией МЕРС.117 (52)
4. Список оборудования разделен и сгруппирован в операционные разделы и каждому присвоен свой буквенный код
5. По завершению каждой операции надлежащие записи должны быть внесены (*не стирайте их*)
6. Каждая внесенная запись должна иметь дату и подпись ответственного(ых) офицера(ов)
7. Капитан должен подписать каждую заполненную страницу

Понимание инструкций:

8. Когда вы фактическую запись , следующие пункты должны быть записаны:

- Дата
- Операционный буквенный код
- Пункт
- Количество (откатано/перекатано в кубах)
- Местоположение судна
- Время начала и время окончания операции

Понимание инструкций:

9. Если вы делаете ошибку, перечеркните одной линией неверную запись, поставьте подпись и дату аннулирования, и начинайте новую сразу же ниже

Не

Забеливайте корректором и не используйте какие-либо подобные средства, чтобы заретушировать/скрыть ошибку; она должны оставаться ясными, даже если перечеркнуты линией

10. Если вы находите ошибку, которая стоит гораздо выше нескольких записей (вполне возможно найденных в ходе аудита или внутренней проверки), тогда соответствующая отметка об обнаружении ошибки и корректирующие действия должны быть приложены с внутренней стороны первой обложки ЖНО. Этот вопрос необходимо поднять с менеджерами перед, а они, в свою очередь обратятся за подтверждением/одобрением к Морским Властям Флага судна

Всегда применяйте положения ISM на месте

Практические действия в МКО:

Внутренние перекачки:

Оптимальные действия для любой внутренней перекачки шлама, масла/топлива (жидкостей и прочего):

1. Промерьте танки перед (примите во внимание дифферент, покачивания и температуру, если требуется)
2. Откройте соответствующие клапана, проверьте не открыты ли другие
3. Заметьте время начала и остановки перекачки
4. Замерьте оба танка после перекачки
5. Проверьте насколько увеличился объем в танке
6. Когда делаете запись в ЖНО, обеспечьте внесение:
 - Даты
 - Операционного буквенного кода
 - Пункта по порядку
 - Времени начала и окончания операции
 - Запись подписывается ответственным офицером

Как бы то ни было, это всего лишь один процесс (и самый корректный), однако большинство экипажей делают ежедневные промеры и используют это для дальнейших ссылок в работе, так что вопрос проясняется, “что они должны делать?”

Шлам/Льяльные воды МКО:

При отдаче шлама и льяльных вод на берег:

1. Примите меры к тому, чтобы была внесена запись в ЖНО используя надлежащие коды (Code C & D)
2. Получите расписку в приеме и убедитесь в том, что в расписке указаны отдельно количество шлама и количество льяльных вод МКО
3. Проверьте и убедитесь, соответствует ли отданное количество цифрам в расписке
4. Запишите, из какого танка(в) были выкатаны шлам и льяльные воды
5. Вложите расписку в ЖНО или подшейте ее в отдельную папку сдачи шлама на берег
6. Проверьте еще раз Руководство компании по процедурам

Перепуск:

Переливание или опорожнение воды из одного танка в другой:

Если на вашем судне имеются какие-то средства для спуска воды из сладж (шлам) танка, то эта процедура и количество в кубах также должно быть записано – для спуска перепуска в общем используйте Code C и номер пункта 12.2

Если на вашем судне имеются средства перепуска по системе трубопроводов и клапанов не указанных на официальных судовых чертежах, значит необходимо сразу же поставить менеджера в известность и запросить подтверждение/одобрение от Регистра и Морских Властей Флага судна на использование этой системы.

Использование СЛВ:

1. Промерьте танк, из которого вы намереваетесь откатывать воду через СЛВ
2. Запросите с мостика текущее местоположение вашего судна (Широта и Долгота) и получите подтверждение с мостика, что вы не находитесь в зоне «Не откатывать» (Special Zone)
3. Запустите СЛВ и отметьте время. Отметьте фактические время работы СЛВ, а не то время когда он должен был бы работать – запишите то время, когда он действительно работает
4. Остановите СЛВ, отмечая время и место судна (с мостика)
5. Промерьте танки; т.е. танки льяльных вод, а также сладж танк или танк грязного топлива/масла
6. Запишите вышеуказанные операции в ЖНО
7. Объем сладж (шлам) танка или танка грязного топлива/масла (рядом с СЛВ) может увеличиться поскольку СЛВ был в работе

Использование Инсинератора:

1. Перекатайте сладж (шлам) в микс танк инсинератора (после полудня)
2. Отметьте (запишите) объемы в танках до и после перекачки (добавилось ли)
3. Откройте пар на микс танк и оставьте на ночь
4. На следующее утро Next morning вновь отметьте (запишите) объем в микс танке (если есть изменение, запишите в ЖНО)
5. Спустите воду, если требуется, однако вновь запишите объемы по коду С, пункт 12.2
6. Начните сжигать сладж (шлам)
7. Запишите даты, время Код (С)б пункт 12.3 и инсинерированный объем

Типовые ошибки при заполнении ЖНО:

- Значения (цифры) внесенные в ЖНО превышают максимальные вместимости танков
- Цифры по скорости перекачки превышают максимальную производительность насосов / льяльных вод / щлама / СЛВ
- Цифры по ЖНО не стыкуются
- Неверные коды используются при различных перекачка
- Еженедельные цифры / цифры в конце морского перехода не вносятся
- Количество по танкам поименованным в сертификате IOPP в разделе 3.1 and 3.3 иногда вносится, а иногда нет – Проверьте политику компании в отношении записей данных по объемам танков в разделе 3.3
- Записи в судовом журнале и записи в ЖНО часто имеют разнящиеся местоположения судна
- Имеются записи по работе СЛВ в запретных районах или Special Zones

Типовые ошибки при заполнении ЖНО (продолжение):

- Записи вносятся поверх ранее внесенных записей или поверх нанесенного liquid corrector – Всегда перечеркивайте прямой линией и начинайте новую строку с инициалами (ФИО) и датой сделанной ошибки
- При откатах через СЛВ не проставляется местоположение судна (нет координат)
- Капитан или ответственный офицер не расписываются по записям в ЖНО
- Имеются масляные разводы на страницах ЖНО, что делает записи неразборчивыми
- Страницы с пропусками (пустые места)
- Запись начинается внизу на странице и продолжается на обратной стороне листа следующей страницы (**требуются комментарии**)
- Перекачанные количества предполагаются или делаются «приблизительными» – ошибка округления !
- Используется не самая последняя версия ЖНО

Типовые ошибки при заполнении ЖНО (продолжение):

- Время начала и остановки работы не записывается или различается с судовым журналом
- Инсинерированное количество сладажа (шлама) не соответствует производительности инсинератора
- Не используются таблицы замеров по танкам
- Временно приспособленные по рулетку / отремонтированные рулетки не калибруются правильно
- Еженедельные записи в ЖНО не соответствуют записям в Журнале промеров танков
- Шлам и льяльные воды сданные на береговые сооружения не записываются в ЖНО либо количества не сочетаются
- Не записывается в ЖНО бункеровка
- Не записываются аварийные перекачки шлама или отработанного масла, либо топлива

Типовые ошибки при заполнении ЖНО (продолжение):

- Откатка льяльных вод напрямую из льяльных колодцев через СЛВ и делаются приблизительные расчеты объема, основываясь на производительности СЛВ
- Делаются записи в в разных журналах, где они не стыкуются и не совпадают
- Делается перезапись и вытираются записи
- Считайте ЖНО судовым журналом – Исключите запись перечеркиванием одной линией и поставьте инициалы (ФИО) у ошибки
- Разница между IOPP Form и ЖНО значениями
- Описание танков неверно или несообразно
- Неверные записи по Перекачкам из МКО во вспомогательные танки на палубе
- Распечатка с панели управления сбросом (ODME tape) не согласуется с ЖНО

Капитаны – Что они должны знать

Помимо информации данной выше:

1. Проверьте записи, в особенности точность записей
2. ***Не привыкайте всего лишь подписывать внизу страницы***
3. Если необходимо, спуститесь и посмотрите один раз в месяц насколько действительно производятся еженедельные замеры танков и удостоверьтесь в точности записей, которые делает экипаж
4. Знайте и помните количество производимого сладжа (шлама) и собирающейся льяльной воды для вашего судна

USCG and Port State Инспекции

- USCG и PSC очень внимательно просматривают записи в ЖНО
- Записи в ЖНО вместе с расписками по приему сданного на берег, а также записи по промерам танков
- Чревато очень большими штрафами и задержаниями судов
- Умышленные неверные записи в ЖНО
- Умышленные упущения ЖНО
- Соккрытие нелегальной переработки масляной ветоши и шлама
- Внутренние перекачки с использованием шлангов и участков труб
- Все это ведет к *тюрьме и персональным штрафам*

Обычно задаваемые вопросы:

- Ветошь и использованные фильтры (сжигание в инсинераторе или сдача на берег) – должна вноситься в Журнал по Мусору только
- Что касается ошибок в записях по объемам:

Цитата

“Часть 1 Журнала Нефтяных Операций содержит много ссылок по количеству топлива/масла. Предельная точность измерительного оборудования по танкам, изменения температуры and налипания на датчики будут оказывать влияние на точность этих показаний. Записи в Журнал Нефтяных Операций должны учитывать эти обстоятельства соответственно.”

Unquote

- Многочисленные перекачки – Если во время вашей вахты вы делаете много подобных перекачек, приемлемо вносить итоговую сумму перекачек в ЖНО the ORB одной записью; т.е. откатка воды из льял в один и тот же сборный танк. Тем не менее, период таких перекачек не должен превышать 6 часов и для вас должно быть понятным, когда такие перекачки занимают больший период. (Одобрено MCA and Bahamas; вы должны проверить по другим Флагам)

Обычно задаваемые вопросы (продолжение):

- Если подчиненный рядовой состав выполняет операции по перекачке, тогда ответственный офицер должен сделать запись в ЖНО, если только не вступает в противоречие с политикой компании
- Коды и что они означают
- Код С должен использоваться, где рассматриваются остатки топлива/масла и сладж (шлам)
- Коды D и E должны применяться там, где рассматривается льяльная вода в МКО
- Пункт по порядку – Относитесь с вниманием к пункту п/п, так как некоторые офицеры PSC и проверяющие от третьих сторон могут интерпретировать это по разному
- В общем-то, Морские Власти Флага судна считают, что если буква Кода и письменное изложение производимой операции четко идентифицируют потенциальный загрязнитель и связанную с этим операцию, которая производилась согласно представленной информации относящейся к делу, значит цель в отношении требований по ведению Журнала Нефтяных Операций достигнута. Пункт п/п должен также проставляться в полной уверенности, хотя признается его подверженность к интерпретации третьими сторонами

Что приводит вас к неприятностям:

В отличие от общих ошибок, упомянутых ранее, есть несколько моментов, когда вы можете «ошпариться»:

1. Когда выполняете перекачку и не записываете ее

- Плохое топливо, в котором так много шлама, что ваш сладж-танк постоянно заполняется. При этом экипаж изготавливает фланец и подсоединяет шланг таким образом, чтобы можно было качать сладж (шлам) для того, чтобы можно было закатать сладж в переливной танк и затем использовать перекачивающий насос, чтобы перегнать сладж в пустой топливный танк
- ***Лучше записать перекачку, чем не записать ее вообще***
- Экипаж попал в неприятную историю из-за отсутствия записи по перекачке, отсутствие записей по перекачке – ошибка в совершенно безопасной ситуации!
- Замазученный котел, где топливо нагревается и попадает в питательную часть
- Слив или перепуск из танка (по временно проброшенному трубопроводу, который не является оригинальным/законным)
- Замазученный балластный танк
- Чистка пластин холодильников и испарителей

Что приводит вас к неприятностям (продолжение):

1. Выполнение перекачки без записи ее (продолжение)
 - Любая вода в льялах должно пройти обработку либо убрана
 - Протечка масла через сальник
 - МЕРС Резолюция составляющая одно целое с переработкой льяльных вод МКО

2. Если у вас есть сомнения по внесению какой-либо записи, тогда поставьте Код в записи
 - (I) Дополнительные операционные процедуры и общие оговорки

Подведение итогов и заключения:

1. Если вы делаете ошибку, перечеркните одной прямой записью и начинайте новую на очередной строке ниже
2. Если у вас есть вопрос в отношении записи в Журнале Нефтяных Операций, обратитесь к Менеджерам, которые в свою очередь обратятся к Морским Властям Флага судна за разъяснением
3. Если вы не знаете точной формулировки, все равно внесите запись, нежели ее не вносить. Лучше внести запись, нежели вообще ничего не записывать
4. Излагайте правду. Не подтасовывайте цифры, чтобы достичь цель. Вносите аккуратные записи
5. Если оборудование не работает, запишите этот факт и известите ваших Менеджеров немедленно

The End