



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 312-11-1649ц

от 20.10.2021

Касательно:

изменений к Правилам классификации и постройки морских судов, 2021, НД № 2-020101-138

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке, техническая документация

Дата вступления в силу:¹

01.12.2021

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1 + 5

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в Правила классификации и постройки морских судов вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Довести содержание настоящего циркулярного письма до сведения инспекторского состава подразделений РС, заинтересованных организаций и лиц в регионе деятельности подразделений РС.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при рассмотрении и одобрении технической документации на суда (или оборудование, устанавливаемое на судах, или изделия/механизмы, устанавливаемые на судах), контракт на постройку или переоборудование которых заключен 01.12.2021 или после этой даты, а при отсутствии контракта — на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 01.12.2021 и после этой даты.

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

часть XVII: пункты 2.1.1.1, 2.1.2, 2.1.3.1, 2.2.1.3, 2.2.2.5.2, 2.2.2.5.3, 2.3.1 — 2.3.3, 2.4.1 — 2.4.3, 3.6.3.9.1 — 3.6.3.9.3 и 10.5.1.1

Исполнитель: Новиченко А.Н.

312

+7 (812) 312-24-28

Система «Тезис» № 21-247421

¹ Служебные отметки для ГУР (*ненужное зачеркнуть*): ~~связано / не связано с вступлением в силу обязательных международных / национальных требований / требуется срочное внедрение.~~

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

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Пункт 2.1.1.1	Уточнена область распространения	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
2	Пункт 2.1.2	Уточнены определения «время маневрирования», «скорость эскортирования» и «эскортные характеристики»	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
3	Пункт 2.1.3.1	Внесены уточнения, касающиеся представления документации в Регистр	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
4	Пункт 2.2.1.3	Уточнено требование к минимальной разрывной нагрузке компонентов буксирной линии	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
5	Пункт 2.2.2.5.2	Внесены изменения редакционного характера	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
6	Пункт 2.2.2.5.3	Исключен текст касательно типового спектра скоростей эскортирования	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
7	Пункт 2.3.1	Введены общие положения по эскортным испытаниям	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
8	Пункт 2.3.2	Уточнены названия и содержание документации, представляемой Регистру	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
9	Пункт 2.3.3	Уточнены условия проведения испытаний и наименование параметров по результатам испытаний	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
10	Пункт 2.4.1	Уточнены требования к отчету о результатах проведения эскортных испытаний	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
11	Пункт 2.4.2	Дополнены требования к Информации об остойчивости	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
12	Пункт 2.4.3	Уточнено название документации по остойчивости	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
13	Пункт 3.6.3.9.1	Уточнены требования к судам с общей вместимостью топливных танков 600 м ³ и более	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
14	Пункт 3.6.3.9.2	Введено дополнительное условие по ледовому классу	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
15	Пункт 3.6.3.9.3	Введено дополнительное условие по ледовому классу	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021
16	Пункт 10.5.1.1	Уточнено определение среднего района	312-11-1649ц от 20.10.2021	01.12.2021

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2021,

НД № 2-020101-138

ЧАСТЬ XVII. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ СИМВОЛА КЛАССА И СЛОВЕСНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ КОНСТРУКТИВНЫЕ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ СУДНА

2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭСКОРТНЫМ БУКСИРАМ

1 **Пункт 2.1.1.1** заменяется следующим текстом:

«**2.1.1.1** Требования распространяются на буксиры, предназначенные для осуществления эскортных операций. Эти требования являются дополнительными к требованиям частей I — XV Правил.».

2 **Пункт 2.1.2** заменяется следующим текстом:

«2.1.2 Определения и пояснения.

В настоящем разделе приняты следующие определения и пояснения.

Время маневрирования, t — минимальное время маневрирования буксира, с, от положения буксира с одного борта эскортируемого судна, соответствующего максимальному боковому усилию, до симметричного положения буксира на другом борту эскортируемого судна.

Максимальная удерживающая сила буксира, F_s — максимальное боковое усилие буксира, т, приложенное к корме эскортируемого судна, при скорости эскортирования 8 и/или 10 уз (см. рис. 2.1.2).

Скорость эскортирования, V — скорость движения, уз, эскортируемого судна.

Эскортируемое судно — судно, эскортируемое эскортным буксиром.

Эскортные испытания — ходовые испытания эскортного буксира для определения эскортных характеристик.

Эскортные операции — удержание на курсе, торможение и другие операции по управлению эскортируемым судном.

Эскортные характеристики: максимальная удерживающая сила буксира F_s , т; скорость эскортирования V , уз; время маневрирования t , с.

Эскортный буксир — буксир, который кроме буксировочных и кантовочных операций предназначен также для эскортных операций.».

3 **Пункт 2.1.3.1** заменяется следующим текстом:

«**2.1.3.1** На рассмотрение Регистру должна быть представлена следующая техническая документация:

.1 чертеж общего расположения буксирного устройства для эскортных операций, включающий схему заведения буксирного троса и содержащий данные о минимальной разрывной нагрузке компонентов буксирной линии и прочности соответствующих конструкций;

.2 предварительный расчет максимальной удерживающей силы буксира при скорости эскортирования 8 и/или 10 уз, включая расчет пропульсивной мощности эскортного буксира, необходимой для обеспечения и поддержания указанного усилия;

.3 предварительные расчеты остойчивости буксира;

.4 программа эскортных испытаний.».

4 **Пункт 2.2.1.3** заменяется следующим текстом:

«**2.2.1.3** Минимальная разрывная нагрузка компонентов буксирной линии должна превышать максимальное тяговое усилие буксира не менее чем в 2,2 раза.».

5 **Пункт 2.2.2.5.2** заменяется следующим текстом:

«**2.2.2.5.2** На стадии проектирования значения удерживающей силы, тормозящей силы и кренящего момента могут определяться по результатам модельных испытаний либо расчетным методом. По завершении постройки буксира значения уточняются на основании результатов натурных испытаний или численного моделирования по одобренной Регистром методике.».

6 **Пункт 2.2.2.5.3** заменяется следующим текстом:

«**2.2.2.5.3** Для каждого случая загрузки определение положения равновесия должно производиться для всего применимого спектра скоростей эскортирования эскортируемого судна относительно воды.».

7 **Глава 2.3** заменяется следующим текстом:

«2.3 ЭСКОРТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

2.3.1 Эскортные испытания проводятся с целью уточнения предварительных значений эскортных характеристик, принятых на стадии проектирования.

В случае если эскортные характеристики определены по одобренной Регистром методике, эскортные испытания могут не проводиться.

2.3.2 Программа эскортных испытаний.

2.3.2.1 До начала эскортных испытаний инспектору Регистра должны быть представлены:

программа эскортных испытаний;

расчет остойчивости буксира при проведении эскортных операций;

предварительный расчет эскортных характеристик судна.

2.3.2.2 Программа эскортных испытаний должна предусматривать определение эскортных характеристик при скорости эскортируемого судна 8 и/или 10 уз (см. рис. 2.1.2).

2.3.2.3 Программа должна содержать перечень измерительных приборов, описание обязательных маневров, схему буксирного устройства для эскортных операций, расчетные и безопасные рабочие нагрузки напряженных деталей буксира и эскортируемого судна.

2.3.3 Проведение испытаний.

2.3.3.1 Эскортным испытаниям должно подвергаться:

.1 из серии судов первое, а затем каждое пятое судно серии (т.е. шестое, одиннадцатое и т.д.) при условии идентичности пропульсивной установки;

.2 каждое судно несерийной постройки.

2.3.3.2 Испытания должны проводиться при погодных условиях, обеспечивающих получение достоверных результатов (рекомендуемое ограничение по скорости ветра составляет 10 м/с, по волнению моря — 2 балла), при загрузке буксира 50 — 10 % запасов. При наличии течения в районе испытаний его скорость должна быть измерена по двум пробегам — по течению и против течения.

2.3.3.3 Эскортируемое судно должно сохранять постоянными курс и скорость при выполнении требуемых маневров буксира.

2.3.3.4 В процессе проведения эскортных испытаний должна производиться постоянная запись в режиме реального времени следующих параметров:

.1 положение эскортируемого судна по отношению к эскортному буксиру;

.2 натяжение буксирного троса;

.3 скорость эскортирования;

.4 угол крена буксира при эскортировании;

.5 угол отклонения буксирного троса от диаметральной плоскости эскортируемого судна;

.6 время маневрирования буксира от одного борта эскортируемого судна до другого в симметричную позицию при максимальном натяжении буксирного троса и максимальном отклонении троса от диаметральной плоскости эскортируемого судна (но не более 60°);

.7 угол крена при внезапной остановке главных двигателей.».

8 Глава 2.4 заменяется следующим текстом:

«2.4 ОТЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

2.4.1 Отчет о результатах проведения эскортных испытаний должен содержать записи измеренных параметров в табличной форме и расчет величины удерживающей силы с учетом времени перехода буксира в симметричное положение.

Результаты эскортных испытаний должны быть оформлены в виде протокола и представлены Регистру для рассмотрения. При положительных результатах рассмотрения представитель Регистра подписывает протокол на титульном листе и заверяет печатью инспектора.

2.4.2 Информация об остойчивости должна быть составлена с учетом уточненных эскортных характеристик.

2.4.3 При положительных результатах рассмотрения Информации об остойчивости в Классификационном свидетельстве (форма 3.1.2) к основному символу класса добавляется словесная характеристика **Escort tug**, а в раздел «Прочие характеристики» вносится запись следующего содержания: «При эскортных операциях максимальная удерживающая сила составляет т при скорости эскортирования 8 (или 10) уз и минимальном времени маневрирования с».

Если измерения производились при двух значениях скоростей эскортирования (8 и 10 уз), записываются данные для двух скоростей эскортирования.».

3 ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ НА СООТВЕТСТВИЕ ЗНАКАМ ESO И ESO-S В СИМВОЛЕ КЛАССА

9 Пункт 3.6.3.9.1 заменяется следующим текстом:

«3.6.3.9.1 Для судов с общей вместимостью топливных танков 600 м³ и более применяются требования 3.5.3.9 за исключением того, что альтернатива конструктивной защите танков, указанная в 3.5.3.9.3, не применяется для судов, имеющих ледовый класс **Arc4** и выше или эквивалентный.».

10 Пункт 3.6.3.9.2 заменяется следующим текстом:

«3.6.3.9.2 Для судов, имеющих ледовый класс, указанный в 3.6.3.9.1, с общей вместимостью топливных танков менее 600 м³ все топливные танки должны быть расположены на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки. Данное требование не применяется к малым топливным танкам, вместимость каждого из которых не превышает 30 м³.».

11 Пункт 3.6.3.9.3 заменяется следующим текстом:

«3.6.3.9.3 Для судов, имеющих ледовый класс, указанный в 3.6.3.9.1, все танки нефтяных остатков (шлама) и танки нефтесодержащих льяльных вод должны быть расположены на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки. Данное требование не применяется к малым танкам этого назначения, вместимость каждого из которых не превышает 30 м³.».

10 ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ БАЛТИЙСКИХ ЛЕДОВЫХ КЛАССОВ

12 Пункт 10.5.1.1. Определение среднего района заменяется следующим текстом (только для русскоязычной версии):

«*Средний район*: от кормовой границы носового района до линии, параллельной кормовой ветви линии плоского борта и смещенной от нее на $0,04L$ в корму. Не требуется, чтобы указанное смещение в корму для ледовых классов **IA Super** и **IA** превышало 6 м, для балтийских ледовых классов **IB** и **IC** — 5 м.»