



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 314-18-1514ц

от 04.03.2021

Касательно:

изменений к Правилам классификации и постройки морских судов с учетом опыта применения Правил

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке

Дата вступления в силу:
10.04.2021

Действует до:

Действие продлено до:

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1 + 3

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к части III «Устройства, оборудование и снабжение»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что после переиздания Правил классификации и постройки морских судов в 2021 году в них 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, контракт на постройку или переоборудование которых заключен 10.04.2021 или после этой даты, при отсутствии контракта — на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 10.04.2021 или после этой даты, а также при рассмотрении и одобрении технической документации на суда со сроком поставки 10.04.2021 или после этой даты.

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

часть III: пункты 3.4.6 — 3.4.13, 4.1.6, 4.2.1, 5.1.1, 5.1.4, 5.1.5, 5.2.1 и 5.7.11

Исполнитель: Калинин Д.В.

314

+7 812 6050529 доб. 2207

Система «Тезис» № 21-41096

**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 3.4.6	Уточнены требования с учетом опыта применения Правил	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
2	Пункты 3.4.7 — 3.4.13	Пункты 3.4.7 — 3.4.10 и ссылки на них исключены. Нумерация существующих пунктов 3.4.11 — 3.4.13, а также ссылки на них изменены на 3.4.7 — 3.4.9, соответственно	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
3	Пункт 4.1.6	Уточнены требования с учетом рекомендации МАКО № 10 (Rev.4 Sep 2020)	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
4	Пункт 4.2.1	Уточнены требования с учетом рекомендации МАКО № 10 (Rev.4 Sep 2020)	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
5	Пункт 5.1.1	Уточнено применение требований к буксирному устройству	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
6	Пункт 5.1.4	Уточнена применимость требования	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
7	Пункт 5.1.5	Введен новый пункт, содержащий требования, исключенного пункта 5.7.11	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
8	Пункт 5.2.1	Уточнено требование к снабжению судов буксирным тросом	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021
9	Пункт 5.7.11	Пункт исключен	314-18-1514ц от 04.03.2021	10.04.2021

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2021

НД № 2-020101-138

ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

3 ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

1 **Пункт 3.4.6** заменяется следующим тестом:

«**3.4.6** Цепи должны комплектоваться из отдельных смычек. Исключением являются цепи калибром менее 15 мм, которые могут быть не разделенными на смычки. Смычки должны иметь длину не менее 25 м и не более 27,5 м и соединяться между собой соединительными звеньями.

Цепи также должны отвечать требованиям 7.1 части XIII «Материалы».».

2 **Пункты 3.4.7 — 3.4.10** и ссылки на них исключаются.

3 Нумерация **существующих пунктов 3.4.11 — 4.4.13**, а также ссылки на них изменяются на **3.4.7 — 3.4.9**, соответственно.

4 ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

4 **Пункт 4.1.6** заменяется следующим тестом:

«**4.1.6** Для полиамидных канатов расчетное разрывное усилие линии должно быть увеличено на 20%, а для других синтетических канатов — на 10%, чтобы учесть потерю прочности в результате старения и износа.».

5 **Пункт 4.2.1** заменяется следующим тестом:

«**4.2.1** Швартовные тросы могут быть стальными, из растительного или синтетического волокна, или из комбинации проволоки и волокна.

Независимо от разрывного усилия, рекомендованного табл. 3.1.3-1 или 3.1.3-2, не должны применяться швартовные тросы из растительного и синтетического волокна диаметром менее 20 мм.

Для тросов из синтетического волокна рекомендуется использовать линии с пониженным риском отдачи (snar-back), чтобы снизить риск травм или смертельных случаев при разрыве швартовых тросов.».

5 БУКСИРНОЕ УСТРОЙСТВО

6 **Пункт 5.1.1** заменяется следующим тестом:

«**5.1.1** Суда валовой вместимостью 500 и более, за исключением рыболовных и указанных в 5.1.2, предполагающие буксировку другими судами или буксирами должны отвечать требованиям 5.2 и 5.3.

Суда, в символе класса которых имеется словесная характеристика **Tug**, должны отвечать требованиям 5.4 — 5.6.».

7 **Пункт 5.1.4** заменяется следующим тестом:

«**5.1.4** Требования настоящего раздела по выбору буксирного устройства не распространяются на нефтеналивные суда длиной 150 м и более и навалочные суда длиной 90 м и более. Требования к буксирным тросам и устройствам указанных типов судов регламентируются Общими правилами МАКО по конструкции и прочности навалочных и нефтеналивных судов.»

8 Вводится **новый пункт 5.1.5** следующего содержания:

«**5.1.5** Суда должны быть обеспечены процедурой по аварийной буксировке, конкретной для каждого судна. Такая процедура должна находиться на борту судна для использования в аварийных ситуациях и основываться на существующем оборудовании и устройствах, имеющихся на борту судна.

Процедура должна включать:

чертежи носовой и кормовой частей палубы, показывающие возможные устройства для аварийной буксировки;

перечень имеющегося на борту оборудования, которое может быть использовано для аварийной буксировки;

средства и методы связи;

образцы процедур для облегчения подготовки и проведения операций по аварийной буксировке.»

9 **Пункт 5.2.1** заменяется следующим тестом:

«**5.2.1** Необходимость снабжения судов буксирным тросом для аварийной буксировки в соответствии с табл. 3.1.3-1 определяется судовладельцем.

Длина и минимальное разрывное усилие буксирного троса указаны как рекомендательные значения согласно табл. 3.1.3-1 по характеристике, определяемой в соответствии с 3.2.

Для судовых барж разрывное усилие буксирного троса F_p , кН, вычисляется по формуле

$$F_p = 16nBd, \quad (5.2.1)$$

где n — число барж в кильватерном составе;

B — ширина баржи, м;

d — осадка баржи, м.

Разрывное усилие троса используется в расчетах прочности буксирного оборудования судовых барж. По желанию судовладельца буксирные тросы судовых барж могут храниться на баржевозе или буксире и не входить в состав снабжения судовой баржи.»

10 **Пункт 5.7.11** исключается.