



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 314-18-1636ц

от 04.10.2021

Касательно:

изменений к Правилам классификации и постройки морских судов, 2021, НД № 2-020101-138 с учетом опыта применения Правил

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке

Дата вступления в силу:¹

01.11.2021

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 III «Устройства, оборудование и снабжение»

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, контракт на постройку или переоборудование которых заключен 01.11.2021 или после этой даты, при отсутствии контракта — на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 01.11.2021 или после этой даты, а также при рассмотрении и одобрении технической документации на суда со сроком поставки 01.11.2021 или после этой даты.

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

часть III: пункты 3.1.3, 3.6.2, 7.4.3.5, 7.12.1.1, 7.12.8, 8.5.4, 8.5.4.2, 8.5.4.3 и 8.8.2

Исполнитель: Калинин Д.В.

314

+7 812 6050529 доб. 2207

Система «Тезис» № 21-229320

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 3.1.3	Уточнены требования к выбору характеристики снабжения	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
2	Пункт 3.6.2	Требования к устройствам крепления и отдачи коренного конца цепи приведены в соответствие с международными требованиями	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
3	Пункт 7.4.3.5	Уточнены расчетные формулы для задраивающих и стопорящих устройств дверей	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
4	Пункт 7.12.1.1	Введена ссылка на требования для рыболовных судов	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
5	Пункт 7.12.8	Введен новый пункт, содержащий требования к водонепроницаемым закрытиям для рыболовных судов	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
6	Пункт 8.5.4	Изменено название раздела	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
7	Пункт 8.5.4.2	Уточнены требования к трапам на путях эвакуации пассажирских судов	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
8	Пункт 8.5.4.3	Уточнены требования к трапам на путях эвакуации на грузовых судах	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021
9	Пункт 8.8.2	Уточнены требования по открытию бортовых лоцманских дверей	314-18-1636ц от 04.10.2021	01.11.2021

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2021,

НД № 2-020101-138

ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

3 ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

1 **Пункт 3.1.3** заменяется следующим текстом:

«**3.1.3** Якорное снабжение должно выбираться для всех судов, кроме рыболовных, по табл. 3.1.3-1, а для рыболовных судов — по табл. 3.1.3-2. Для рыболовных судов, если характеристика снабжения превышает 720, то для определения якорного снабжения необходимо руководствоваться табл. 3.1.3-1.

Характеристика снабжения определяется в соответствии с 3.2 для судов неограниченного района плавания и ограниченного района плавания **R1** и уменьшается:
на 15 % для судов ограниченных районов плавания **R2, R2-RSN, R2-RSN(4,5) и R3-RSN**;
на 25 % для судов ограниченного района плавания **R3** с учетом указаний 3.1.4, 3.3.1, 3.3.2, 3.4.1, 3.4.2 и 3.4.3.».

2 **Пункт 3.6.2** заменяется следующим текстом:

«**3.6.2 Устройство для крепления и отдачи коренного конца якорной цепи.**

3.6.2.1 Детали устройства для крепления и отдачи коренного конца якорной цепи должны выдерживать нагрузку не менее 15 % *BL* и не более 30 % *BL* (где: *BL* — разрывная нагрузка цепной линии).

3.6.2.2 Крепление должно быть снабжено приспособлением, позволяющим, в случае чрезвычайной ситуации, легко освободить якорную цепь с доступного места за пределами цепного ящика.

3.6.2.3 На судах из полимерных композиционных материалов крепление устройства для крепления и отдачи коренного конца якорной цепи должно осуществляться на болтах с установкой стальных прокладок с обеих сторон переборки. Болтовое соединение должно отвечать требованиям 1.7.4 части XVI «Конструкция и прочность судов из полимерных композиционных материалов».».

7 УСТРОЙСТВО И ЗАКРЫТИЕ ОТВЕРСТИЙ В КОРПУСЕ, НАДСТРОЙКАХ И РУБКАХ

3 **Пункт 7.4.3.5** заменяется следующим текстом:

«**7.4.3.5** Задраивающие и стопорящие устройства дверей должны быть рассчитаны на действие усилий F_1 или F_2 , кН, определяемых по формулам:

для дверей, открывающихся внутрь:

$$\text{внешняя нагрузка} \\ F_1 = AP + p_p l_p; \quad (7.4.3.5-1)$$

$$\text{внутренняя нагрузка} \\ F_2 = F_3 + 10Q; \quad (7.4.3.5-2)$$

для дверей, открывающихся наружу:

внешняя нагрузка

$$F_1 = AP; \quad (7.4.3.5-3)$$

внутренняя нагрузка

$$F_2 = F_3 + 10Q + p_p l_p; \quad (7.4.3.5-4)$$

где A , p_p и l_p – см. 7.4.2.6;

P – см. 7.4.3.4;

F_3 – экстремальная нагрузка вследствие воздействия подвижного груза из-за ослабления средств крепления, равномерно распределяемая по площади A и принимаемая равной не менее 300 кН или $5A$, кН, в зависимости от того, что больше.

Для небольших дверей, например, для бункеровки или приема лоцмана, величина F_3 может быть уменьшена при предоставлении соответствующего технического обоснования. Однако значение F_3 может быть принято равным нулю при условии, что установлена дополнительная конструкция, такая как внутренняя аппаратель, которая способна защитить дверь от воздействия незакрепленного груза;

Q – см. 7.4.2.6.

Опорные конструкции дверей должны быть рассчитаны на действие усилий F_3 и F_4 , кН, определяемых по формулам:

внешняя нагрузка

$$F_3 = AP; \quad (7.4.3.5-5)$$

внутренняя нагрузка

$$F_4 = F_3 + 10Q. \quad (7.4.3.5-6)».$$

4 **Пункт 7.12.1.1** заменяется следующим текстом:

«**7.12.1.1** Требования настоящей главы, кроме случаев особо оговоренных, распространяются на суда, к которым предъявляются требования части V «Деление на отсеки».

Для других судов требования настоящей главы распространяются на переборки, установка которых требуется в 2.7.1.3 части II «Корпус»; для этих судов требования настоящей главы могут быть ослаблены при условии предоставления анализа, подтверждающего обеспечение безопасности.

Для дверей, устанавливаемых в переборках деления судна на отсеки, отделяющих одно помещение для груза от другого смежного помещения для груза судов, указанных в 7.12.6.1, могут быть допущены ослабления требований 7.12.2 — 7.12.5 при условии выполнения требований, изложенных в 7.12.6.

Двери и закрытия отверстий в водонепроницаемых переборках рыболовных судов должны отвечать требованиям 7.12.8.».

5 Вводится **новый пункт 7.12.8** следующего содержания:

«7.12.8 Водонепроницаемые двери рыболовных судов.

7.12.8.1 Количество отверстий в водонепроницаемых переборках должно сводиться к минимуму в соответствии с общим расположением и эксплуатационными нуждами судна. Отверстия должны быть оборудованы водонепроницаемыми закрытиями. Водонепроницаемые двери должны быть по прочности эквивалентны примыкающим конструкциям, не имеющим отверстий.

7.12.8.2 На рыболовных судах длиной менее 45 м допускается установка дверей навесного типа, которые должны открываться и закрываться непосредственно у двери с любой стороны и обычно в море должны быть закрыты. На каждой стороне двери должна быть предупреждающая надпись о том, что двери в море должны быть закрыты.

7.12.8.3 На рыболовных судах длиной 45 м и более должны быть установлены водонепроницаемые двери клинкетного типа:

.1 в помещениях, где необходимо их открывать во время нахождения в море, и, если их комингс расположен ниже самой высокой эксплуатационной ватерлинии, за исключением тех случаев, когда проектантом будет обосновано и доказано, что это нецелесообразно или излишне, принимая во внимание тип и назначение судна; и

.2 в нижней части машинного помещения, где имеется выход в туннель гребного вала;

.3 в других случаях водонепроницаемые двери могут быть навесного типа.

7.12.8.4 Необходимо предусмотреть возможность открывания и закрывания клинкетных водонепроницаемых дверей при угле крена судна 15° на любой борт.

7.12.8.5 Клинкетные водонепроницаемые двери с ручным или иным приводом должны открываться и закрываться непосредственно у двери с любой стороны; на судах длиной 45 м и более должна также предусматриваться возможность дистанционного управления такими дверями с легкодоступного места, расположенного выше рабочей палубы, если только такие двери не установлены в жилых помещениях для экипажа.

7.12.8.6 Посты дистанционного управления клинкетными дверями должны оборудоваться устройствами, показывающими, закрыта или открыта дверь.».

8 УСТРОЙСТВО И ОБОРУДОВАНИЕ ПОМЕЩЕНИЙ. ДРУГИЕ УСТРОЙСТВА И ОБОРУДОВАНИЕ

6 **Пункт 8.5.4** заменяется следующим текстом:

«8.5.4 Наклонные и вертикальные трапы.».

7 **Пункт 8.5.4.2** заменяется следующим текстом:

«8.5.4.2 На пассажирских судах и судах специального назначения, имеющих на борту более 60 чел., на путях эвакуации, ведущих к местам посадки людей в спасательные шлюпки и плоты, должны быть выполнены следующие условия:

.1 ширина трапов должна быть не менее 900 мм. Трапы должны иметь поручни с обеих сторон. Минимальная ширина трапов должна быть увеличена на 10 мм на каждого человека сверх 90. Максимальное расстояние между поручнями трапов шириной более 900 мм должно быть 1800 мм. Общее число подлежащих эвакуации по этим трапам людей должно приниматься из расчета двух третей от числа команды и полного числа пассажиров в районах, обслуживаемых этими трапами;

.2 все трапы, рассчитанные на более чем 90 чел., должны располагаться вдоль судна;

.3 дверные проемы, коридоры и промежуточные площадки, включенные в пути эвакуации, должны быть тех же размеров, что и трапы;

.4 вертикальное расстояние подъема по трапам без площадки не должно превышать 3,5 м, и трапы не должны иметь угол наклона более 45°;

.5 площадки трапов на каждом уровне палуб, за исключением промежуточных, не должны быть менее 2 м² и должны быть увеличены на 1 м² на каждые 10 чел. сверх 20, но могут не превышать 16 м², за исключением тех площадок, которые обслуживают общественные помещения, имеющие прямой доступ к выгородке трапа;

.6 в любом случае ширина трапов, формирующих пути эвакуации из закрытых помещений в пределах каждой главной вертикальной зоны, должна соответствовать требованиям приложения 1 к настоящей части.».

8 **Пункт 8.5.4.3** заменяется следующим текстом:

«8.5.4.3 На грузовых судах трапы, используемые как пути эвакуации, должны быть шириной не менее 700 мм и иметь поручень по одной своей стороне. На грузовых судах валовой вместимостью менее 500 допускается ширина трапов 600 мм. Трапы шириной 1800 мм и более должны иметь поручни по обеим своим сторонам. Угол наклона трапов должен, как правило, быть 45°, но не более 50°, а в небольших помещениях — не более 60°. На судах валовой вместимостью менее 500 при отсутствии достаточного места

при сходе с трапа могут устанавливаться трапы с углом наклона 55° в жилых и служебных помещениях и 60° — на палубах. Проемы дверей, обеспечивающих доступ к какому-либо трапу, должны быть такого же размера, как и трап.».

9 Пункт 8.8.2 заменяется следующим текстом:

«8.8.2 Суда, совершающие рейсы, в ходе которых предполагается использование лоцманов, должны иметь устройства для их передачи. Конструкция и расположение устройств для передачи лоцмана должны удовлетворять требованиям правила V/23 СОЛАС-74 с поправками (далее — СОЛАС) и резолюций ИМО А.1045(27) и А.1108(29).

Интерпретация подпунктов 1 и 2 правила V/23.3.3 СОЛАС рассматривает два различных способа передачи лоцмана на борт судна: первый — когда используется только лоцманский трап, второй — при комбинированном использовании: «штатного трапа в сочетании с лоцманским трапом».

Высота подъема по одному трапу не должна превышать 9 м независимо от крена или дифферента судна.

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

Правило V/23.3.3.2 СОЛАС и раздел 3 резолюции ИМО А.1045(27) относится к комбинированному способу передачи лоцмана: «штатного трапа в сочетании с лоцманским трапом» для «безопасного и удобного входа на судно и схода с него», при котором требование в отношении крена в 15° не применяется.».