



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 315-07-1266ц

от 23.09.2019

Касательно:

изменений в Правила классификации и постройки морских судов, 2019, НД № 2-020101-114

Объект(ы) наблюдения:

оборудование автоматизации

Дата вступления в силу:

01.01.2020

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 XV «Автоматизация»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем о том, что в связи с вступлением в силу новых редакций унифицированных требований (УТ) МАКО М35 (Rev.8 Jan 2019) и М36 (Rev.6 Dec 2018) в разд. 4 вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму. Тексты новых редакций УТ МАКО М35 и М36 размещены на служебном сайте РС в разделе «Внешние нормативные документы».

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС, а также заинтересованные организации в регионе деятельности РС с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма в практической деятельности РС.

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

Таблицы 4.2.10-1, 4.2.10-2 и 4.4.6-2

Исполнитель: А.В. Виноградов

315

+7 (812) 605-05-17

Система «Тезис» № 19-255454

**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	Таблица 4.2.10-1	Внесены изменения с учетом УТ МАКО М35 (Rev.8 Jan 2019)	315-07-1266ц от 23.09.2019	01.01.2020
2	Таблица 4.2.10-2	Внесены изменения с учетом УТ МАКО М35 (Rev.8 Jan 2019)	315-07-1266ц от 23.09.2019	01.01.2020
3	Таблица 4.4.6-2	Внесены изменения с учетом УТ МАКО М36 (Rev.6 Dec 2018)	315-07-1266ц от 23.09.2019	01.01.2020

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2019,

НД № 2-020101-114

ЧАСТЬ XV. АВТОМАТИЗАЦИЯ

4 СУДА СО ЗНАКОМ АВТОМАТИЗАЦИИ AUT1 В СИМВОЛЕ КЛАССА

4.2 АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ГЛАВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ И ДВИЖИТЕЛИ

1 **Таблица 4.2.10-1.** Строка 2.7 заменяется следующим текстом:

«

2.7	Срабатывание устройств обнаружения масляного тумана (или срабатывание систем контроля температуры или эквивалентных устройств: – смазочного масла на выходе из рамового, шатунного и крейцкопфного подшипников, или – рамового, шатунного и крейцкопфного подшипников) ³	○▼	–	–
------------	---	----	---	---

»

Сноска 3 заменяется следующим текстом:

«³ Для двигателей мощностью более 2250 кВт или с диаметром цилиндра более 300 мм, а также для двухтопливных двигателей в соответствии с требованиями 9.5.3 части IX «Механизмы».

2 **Таблица 4.2.10-2.** Строка 2.4 заменяется следующим текстом:

«

2.4	Срабатывание устройств обнаружения масляного тумана (или срабатывание систем контроля температуры или эквивалентных устройств: – смазочного масла на выходе из рамового и шатунного подшипников, или – рамового и шатунного подшипников) ³	○	–	х
------------	---	---	---	---

».

Сноска 3 заменяется следующим текстом:

«³ Для двигателей мощностью более 2250 кВт или с диаметром цилиндра более 300 мм, а также для двухтопливных двигателей в соответствии с требованиями 9.5.2.3 части IX «Механизмы». Одно устройство обнаружения масляного тумана (или система контроля

температуры подшипников или эквивалентное устройство) для каждого двигателя с двумя независимыми выходами (один – на систему АПС, другой – на остановку двигателя) удовлетворяют требованиям независимости между системами АПС и защиты.».

3 **Таблица 4.4.6-2.** Строка 4 заменяется следующим текстом:

«

4	Срабатывание устройств обнаружения масляного тумана (или срабатывание систем контроля температуры или эквивалентных устройств: – смазочного масла на выходе из рамового и шатунного подшипников, или – рамового и шатунного подшипников) ¹	O	x
----------	---	---	---

».

Сноска 1 заменяется следующим текстом:

«¹ Для двигателей мощностью более 2250 кВт или с диаметром цилиндра более 300 мм, а также для двухтопливных двигателей в соответствии с требованиями 9.5.2.3 части IX «Механизмы». Одно устройство обнаружения масляного тумана (или система контроля температуры подшипников или эквивалентное устройство) для каждого двигателя с двумя независимыми выходами (один – на систему АПС, другой – на остановку двигателя) удовлетворяют требованиям независимости между системами АПС и защиты.».