



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 312-11- 9544

от 15.11.2016

Касательно:

требований к судам обслуживания шельфовых операций

Объект наблюдения:

суда в постройке и эксплуатации

Ввод в действие с момента подписания

Срок действия: до -

Срок действия продлен до -

Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № -

от -

Количество страниц: 1 + 6

Приложения:

Текст изменений к Правилам классификации и постройки морских судов, 2016, НД № 2-020101-087 и Правилам классификации и постройки морских судов, 2017, НД № 2-020101-095

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Вносит изменения в Правила классификации и постройки морских судов, 2016, НД № 2-020101-087 и Правила классификации и постройки морских судов, 2017, НД № 2-020101-095

Настоящим информируем о внесении нового раздела в часть XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, касающегося требований к судам обслуживания шельфовых операций, а также о внесении изменений в часть II «Корпус» Правил, касающихся требований к конструкции корпуса таких судов.

Необходимо выполнить следующее:

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

Исполнитель: Грубов Д.А.

Отдел 312

+7 (812) 312 24 28

Система «Тезис»: 275518

**ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2016,  
НД № 2-020101-087 и ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ  
СУДОВ, 2017, НД № 2-020101-095**

**ЧАСТЬ II. КОРПУС**

**3.8 СУДА ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

Текст главы заменяется следующим:

**«3.8 СУДА ОБСЛУЖИВАНИЯ ШЕЛЬФОВЫХ ОПЕРАЦИЙ**

**3.8.1** Требования настоящей главы распространяются на суда обеспечения и дежурные суда. На конструктивные элементы, не указанные в настоящей главе, распространяются требования разд. 1 и 2.

**3.8.2** Конструкция.

**3.8.2.1** На уровне верхней палубы и палубы твиндека должны быть предусмотрены продольные привальные брусья.

**3.8.2.2** Привальные брусья должны быть продлены в нос на расстояние не менее  $0,02L$  от сечения, в котором верхняя палуба имеет наибольшую ширину.

**3.8.2.3** Должны быть предусмотрены подкрепления верхней палубы в местах расположения палубного оборудования или груза, нагрузка от которого превышает значение расчетной нагрузки на палубу.

**3.8.2.4** В районах кормовых роллеров, а также в районе расположения привальных брусьев, должны быть предусмотрены подкрепления наружной обшивки.

**3.8.2.5** В носовом районе на расстоянии  $0,2L$  от носового перпендикуляра концы балок набора корпуса, бака и первого яруса рубки должны быть закреплены кницами.

**3.8.3** Расчетные нагрузки.

**3.8.3.1** Расчетные нагрузки на конструкции корпуса принимаются согласно разд. 1 и 2.

**3.8.3.2** При определении размеров подкреплений палубы согласно 3.8.2.3, а также размеров поддерживающих пиллерсов, нагрузка определяется с учетом вертикальной и горизонтальной составляющих сил инерции при качке.

**3.8.4** Размеры конструктивных элементов.

**3.8.4.1** Толщина бортовой обшивки должна быть на 1 мм больше значения, указанного в 2.2.4. При этом во всех случаях толщина бортовой обшивки должна быть не менее 9,0 мм.

**3.8.4.2** Толщина бортовой обшивки в районе установки привальных брусьев должна быть не менее

$$s_{min} = (6 + 0,05 L) \cdot \frac{a}{a_0},$$

где  $a$  – шпация основного набора;

$a_0$  – нормальная шпация согласно 1.1.3;

$a/a_0$  не должно приниматься меньше 1,0.

**3.8.4.3** Если привальные брусья прерываются по длине судна, толщина незащищенных участков борта должна быть на 50 % больше значения, указанного в 3.8.4.2. По высоте борта район усиления должен быть продлен на 600 мм ниже уровня палубы или твиндека, исходя из того, что применимо.

**3.8.4.4** Не допускается применение гребенчатого набора и односторонних швов в соединении набора с бортовой обшивкой.

**3.8.4.5** Момент сопротивления трюмных, твиндечных шпангоутов и шпангоутов бака должен быть не менее значения, указанного в 3.7.4.4, при значении  $\rho$ , которое определяется по формуле (3.7.3.3-1), при  $\alpha_1 = 1,16$ ,  $\alpha_2 = 1,0$ . При этом нет необходимости принимать момент сопротивления продольных бортовых балок, трюмных и твиндечных шпангоутов судов снабжения больше чем в 1,25 раза согласно 2.5.4.

**3.8.4.6** Толщина настила открытой верхней палубы определяется согласно 2.6.4, однако должна быть не менее 8,0 мм. Если верхняя палуба предназначена для перевозки палубного груза, толщина, указанная в 2.6.4, должна быть увеличена на 1,0 мм. Если верхняя палуба предназначена для перевозки якорей и якорных цепей, толщина, указанная в 2.6.4, должна быть увеличена на 2,5 мм.

**3.6.4.7** Толщина палубного стрингера открытой верхней палубы в районе зоны спасения (*rescue zone*) должна быть не менее

$$s_{min} = (7 + 0,02 L) \cdot \frac{a}{a_0},$$

где  $a/a_0$  не должно приниматься меньше 1,0.

**3.8.4.8** Размеры балок набора открытой верхней палубы должны определяться согласно 2.6.4 при расчетной нагрузке, соответствующей спецификационной, но не менее 35 кПа.

**3.8.4.9** При определении подкреплений под кормовые роллеры и швартовные лебедки необходимо руководствоваться 4.3.5 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

**3.8.4.10** Момент сопротивления стоек бортовых и торцевых переборок рубок на палубе бака должен быть не менее значения, указанного в 2.12.4.5.2. При этом условный напор  $\rho$ , кПа, не должен приниматься менее значения, указанного в табл. 3.8.4.10.

Таблица 3.8.4.10

Ярус рубок	Условный напор $\rho$ , кПа			$S_{min}$ , мм
	Носовая переборка	Боковая переборка	Кормовая переборка	
Первый	90	60	25	10,8a
Второй и выше	75	50	25	10a
Примечание. a – расстояние между стойками переборки.				

**3.8.4.11** Толщина листов обшивки бортовых и концевых переборок рубок должна быть не менее значений, указанных в табл. 3.8.4.10.

**3.8.4.12** Толщина листов фальшборта должна быть не менее 7 мм, а ширина нижнего конца стойки, измеренная по сварному шву – не менее 350 мм. Расстояние между стойками не должно превышать двух шпаций или 1,3 м, в зависимости от того, что меньше.».

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

Дополняется новым разделом 13 следующего содержания:

### **«13 ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ ОБСЛУЖИВАНИЯ ШЕЛЬФОВЫХ ОПЕРАЦИЙ**

#### **13.1 СУДА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПБУ/МСП**

##### **13.1.1 Общие положения.**

Судам, предназначенным для обеспечения ПБУ/МСП и отвечающим требованиям настоящей главы, к основному символу класса может быть добавлена словесная характеристика **Supply vessel (OS)**.

##### **13.1.2 Корпус.**

Конструкция корпуса должна удовлетворять требованиям 3.8 части II «Корпус».

##### **13.1.3 Устройства, оборудование и снабжение.**

**13.1.3.1** Средства доступа в помещения, расположенные под открытой грузовой палубой, должны удовлетворять требованиям 7.1.6 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

**13.1.3.2** Средства доступа в машинные и котельные отделения должны удовлетворять требованиям 7.6.6 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

**13.1.3.3** Вентиляционные трубы должны удовлетворять требованиям 7.8.4 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

##### **13.1.4 Остойчивость.**

Остойчивость судна должна удовлетворять требованиям 3.11 части IV «Остойчивость».

##### **13.1.5 Деление на отсеки.**

В отношении деления на отсеки судно должно удовлетворять требованиям 3.4.9 части V «Деление на отсеки».

##### **13.1.6 Системы и трубопроводы.**

Конструкция дымоходов котлов, газовыпускных труб главных и вспомогательных двигателей и инсинераторов должна удовлетворять требованиям 11.1.3 части VIII «Системы и трубопроводы».

#### **13.2 ДЕЖУРНЫЕ СУДА**

##### **13.2.1 Общие положения.**

Судам, предназначенным для выполнения спасательных операций и несения дежурной службы в районах морской добычи углеводородов и отвечающим требованиям настоящей главы, к основному символу класса может быть добавлена словесная характеристика **Standby vessel**.

### **13.2.2 Корпус.**

Конструкция корпуса должна удовлетворять применимым требованиям 3.8 части II «Корпус».

### **13.2.3 Устройства, оборудование и снабжение.**

**13.2.3.1** Средства доступа в помещения, расположенные под открытой грузовой палубой, должны удовлетворять требованиям 7.1.6 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

**13.2.3.2** Средства доступа в машинные и котельные отделения должны удовлетворять требованиям 7.6.6 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

**13.2.3.3** Вентиляционные трубы должны удовлетворять требованиям 7.8.4 части III «Устройства, оборудование и снабжение».

**13.2.3.4** По каждому борту судна должны предусматриваться зоны спасения (*rescue zones*) длиной не менее 5 м, имеющие соответствующую маркировку. Зоны спасения должны быть достаточно удалены от движителей, а также от любых бортовых выпускных отверстий, расположенных на расстоянии менее 2 м ниже грузовой ватерлинии.

**13.2.3.5** Борты судна в районе зон спасения должны быть свободны от выступающих частей (привальных брусьев и т.п.).

**13.2.3.6** Проходы из зон спасения к помещениям для размещения спасенных и к зоне вертолетной лебедки (*helicopter winching area*), если предусмотрена, должны иметь противоскользкое или деревянное покрытие.

**13.2.3.7** Палуба в районе зон спасения должна быть, насколько возможно, свободна от препятствий (воздушных труб, арматуры, лючков и т.п.). При их наличии должна предусматриваться соответствующая защита от травм персонала.

**13.2.3.8** Фальшборт или леера в районе зон спасения должны быть легко открывающимися или съемными.

**13.2.3.9** В районе каждой зоны спасения должна предусматриваться сеть для подъема по ней спасенных их воды (*scrambling net*), изготовленная из коррозионностойкого в морской среде и нескользкого материала шириной не менее пяти метров и длиной, превышающей на 1 м расстояние от места разворачивания в зоне спасения до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке.

**13.2.3.10** На судне должны предусматриваться механизированные средства для аккуратного подъема из воды спасаемых, не способных передвигаться самостоятельно.

**13.2.3.11** Судно должно иметь оборудование для буксировки спасательных плотов и спасательных шлюпок.

**13.2.3.12** Лобовые и боковые рубочные окна ходового мостика должны быть оборудованы эффективными защитными щитками, устанавливаемыми с любой стороны переборки. Прочность таких щитков должна быть эквивалентна прочности переборки. Щитки должны обеспечивать видимость из ходового мостика, они могут быть съемными и должны храниться в доступном месте для быстрой и легкой установки.

### **13.2.4 Спасательные средства.**

**13.2.4.1** Судно должно оборудоваться как минимум одной скоростной дежурной шлюпкой, готовой к немедленному использованию в соответствии с требованиями Кодекса ЛСА.

Аварийный источник питания спускового устройства скоростной дежурной шлюпки должен обеспечивать работу спускового устройства по крайней мере в течение не менее 4 ч.

**13.2.4.2** Должны предусматриваться спасательные жилеты одобренного типа для 25 % расчетного количества спасенных.

**13.2.5** Помещения для спасенных.

**13.2.5.1** На судне должно предусматриваться помещение для оказания первой помощи спасенным при несчастных случаях (*treatment room*), помещение для выздоравливающих с койками и закрытое помещение для размещения спасенных. Эти помещения должны быть оборудованы освещением и средствами контроля температуры и влажности исходя из района предполагаемой эксплуатации.

**13.2.5.2** Площадь помещений для спасенных должна рассчитываться исходя из 0,75 м<sup>2</sup> на человека. В эту площадь включаются свободная площадь помещений, съемная мебель, стационарные сиденья и/или койки. Другая стационарная мебель, туалеты и ванны в указанную площадь не включаются.

**13.2.5.3** Для каждых 50 спасенных должен предусматриваться один туалет с раковиной и душем.

**13.2.6** Остойчивость.

Остойчивость судна должна удовлетворять требованиям 3.11 части IV «Остойчивость».

**13.2.7** Деление на отсеки.

В части деления на отсеки судно должно удовлетворять требованиям 3.4.3 части V «Деление на отсеки».

**13.2.8** Системы и трубопроводы.

**13.2.8.1** Конструкция дымоходов котлов, газовыпускных труб главных и вспомогательных двигателей и инсинераторов должна удовлетворять требованиям 11.1.3 части VIII «Системы и трубопроводы».

**13.2.0.2** В районе входа в помещения надстройки из зон спасения должна предусматриваться зона обеззараживания, оборудованная душем.

**13.2.9** Механические установки.

Должно предусматриваться не менее двух пропульсивных установок, обеспечивающих работу на передний и задний ход.

**13.2.10** Электрическое оборудование.

**13.2.10.1** По каждому борту судна должен предусматриваться прожектор, управляемый с ходового мостика. Каждый прожектор должен обеспечивать освещенность не менее 50 люкс в чистом воздухе на площади диаметром не менее 10 м на расстоянии от судна не менее 250 м.

**13.2.10.2** В дополнение к 6.7.1 части XI «Электрическое оборудование» освещенность следующих пространств должна быть следующей:

- .1 для забортных пространств на расстоянии в пределах 5 м от борта судна в зоне спасения и местах приема не борт спасенных – не менее 150 лк общей освещенности;
- .2 для забортных пространств на расстоянии в пределах 20 м от борта судна в зоне спасения и местах приема не борт спасенных – не менее 50 лк общей освещенности.

**13.2.10.3** В дополнение к 6.1.1 части XI «Электрическое оборудование» должно быть предусмотрено освещение с питанием от основного и аварийного источников электроэнергии следующих помещений и пространств:

.1 мест хранения дежурных шлюпок и их спусковых устройств, мест приема спасенных и зон спасения;

.2 забортных пространств в зоне спасания, в местах приема на борт спасенных, в местах спуска дежурных шлюпок;

.3 зоны вертолетной лебедки и путей прохода к ней от мест приема на борт спасенных.

Время питания освещения от аварийного источника должно быть не менее 30 мин.».