



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 314-18-1761ц

от 18.05.2022

Касательно:

изменений в Правила классификации и постройки морских судов, 2022, НД № 2-020101-152

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке, техническая документация

Дата вступления в силу:¹

15.06.2022

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1+4

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. Содержание данного циркулярного письма довести 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 15.06.2022 или после этой даты, при отсутствии контракта — на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 15.06.2022 или после этой даты.

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

часть III: пункты 2.9.12, 7.2.1.1, 7.2.2.4, 7.2.2.6, 7.10.2.1, 7.10.2.2, 7.12.4.2, 8.5.4.3 и 9.1.1

Исполнитель: Рудь С.О.

314

+7(812) 312-85-72

Система «Тезис» № 22-81085

¹ Служебные отметки для ГУР (*ненужное зачеркнуть*): ~~связано~~ / не связано с вступлением в силу обязательных международных / национальных требований / ~~требуется срочное внедрение~~ / ~~требуется отложенное 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 2.9.12	Уточнено требование к размещению упоров ограничителей поворота руля	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
2	Пункт 7.2.1.1	Уточнено требование к толщине стекол иллюминаторов	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
3	Пункт 7.2.2.4	Уточнено требование к типу стекол иллюминаторов	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
4	Пункт 7.2.2.6	Уточнено требование к толщине стекол иллюминаторов	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
5	Пункт 7.10.2.1	Требование к рыболовным судам вынесено в отдельный абзац	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
6	Пункт 7.10.2.2	Уточнено требование к представлению технического обоснования по уменьшению высоты комингсов	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
7	Пункт 7.12.4.2	Уточнено требование к дверям в соответствии с СОЛАС, глава II-1, правило 13-1	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
8	Пункт 8.5.4.3	Уточнено требование к количеству поручней трапов	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022
9	Пункт 9.1.1	Уточнено распространение требований к аварийному снабжению	314-18-1761ц от 18.05.2022	15.06.2022

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2022,
НД № 2-020101-152

ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

2 РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

1 **Пункт 2.9.12** заменяется следующим текстом:

«**2.9.12** Рулевое устройство должно иметь систему ограничителей поворота руля или поворотной насадки, допускающую их перекладку на каждый борт только до угла β° :

$$(\alpha^\circ + 1^\circ) \leq \beta^\circ \leq (\alpha^\circ + 1,5^\circ), \quad (2.9.12-1)$$

где α° – максимальный угол перекладки руля или поворотной насадки, на который настроена система управления рулевым приводом, как правило не более 35° ; при большем угле перекладки, исходя из конструктивных особенностей рулевого устройства, проектант должен представить техническое обоснование.

Все детали системы ограничителей, включая и те, которые одновременно являются деталями рулевого привода, должны быть рассчитаны на усилия, соответствующие предельному обратному моменту $M_{пр}$, кН·м, от руля не менее

$$M_{пр} = 1,135R_{eH}d^3 \cdot 10^{-4}, \quad (2.9.12-2)$$

где d – действительный диаметр головы баллера, см;
 R_{eH} – верхний предел текучести материала баллера, МПа.

При этом напряжения в этих деталях не должны превышать 0,95 верхнего предела текучести их материала. Упоры системы могут устанавливаться на ахтерштевне, палубе, платформе, переборке или на других элементах конструкции корпуса судна. Эти упоры могут быть встроены в конструкцию привода.

При активном руле, когда может потребоваться его перекладка на угол, превышающий максимальный обычный, установка ограничителей допускается на угол, предусмотренный конструкцией руля.».

7 УСТРОЙСТВО И ЗАКРЫТИЕ ОТВЕРСТИЙ В КОРПУСЕ, НАДСТРОЙКАХ И РУБКАХ

2 **Пункт 7.2.1.1** заменяется следующим текстом:

«**7.2.1.1** Число иллюминаторов в наружной обшивке корпуса ниже палубы надводного борта должно быть сведено до минимума, совместимого с конструкцией и условиями нормальной эксплуатации судна.

Рыболовные суда, которые швартуются в море друг к другу или к другим судам, по возможности не должны иметь иллюминаторов под палубой надводного борта в зоне причаливания. Если в этой зоне имеются иллюминаторы в наружной обшивке, то в таком случае их расположение должно исключать возможность повреждения при швартовке.

Не допускается установка иллюминаторов в пределах ледового пояса наружной обшивки, указанного в части II «Корпус», на ледоколах и судах ледовых классов.

Допускается уменьшение толщин стекол иллюминаторов при условии подтверждения их прочностных характеристик сравнительными испытаниями с закаленным стеклом по соответствующим национальным или международным стандартам.».

3 **Пункт 7.2.2.4** заменяется следующим текстом:

«**7.2.2.4** Корпус, рама, штормовая крышка и кольцо для закрепления стекла должны быть из стали, латуни, алюминиевого сплава или другого одобренного Регистром материала.

Гайки-барашки и гайки, отдаваемые специальным ключом, должны быть изготовлены из коррозионностойкого материала.

Стекла иллюминаторов должны быть закаленными.

В иллюминаторах могут применяться другие типы безопасных стекол, с прочностными характеристиками не ниже закаленных.».

4 **Пункт 7.2.2.6** заменяется следующим текстом:

«**7.2.2.6** Конструкция рубочных окон должна отвечать требованиям 7.2.2.2 — 7.2.2.4, за исключением требований к штормовой крышке.

Толщина стекла рубочного окна t , мм, должна быть не менее определенной по формуле

$$t = 0,32kb\sqrt{p}, \quad (7.2.2.6-1)$$

где b — меньший из размеров в свету рубочного окна, м;

p — условная нагрузка, кПа, определяемая в соответствии с указаниями 2.12.3 части II «Корпус»; при этом расстояние z_1 принимается до середины высоты рубочного окна;

k — коэффициент, определяемый по формуле

$$k = 13,42 - 5,125(b/a)^2, \quad (7.2.2.6-2)$$

где a — больший из размеров в свету рубочного окна, м.

Допускается уменьшение толщин стекол рубочных окон в соответствии с указанным в 7.2.2.1».

5 **Пункт 7.10.2.1** заменяется следующим текстом:

«**7.10.2.1** Высота комингсов грузовых люков в районе 1 должна быть не менее 600 мм, а в районе 2 — не менее 450 мм.

На судах длиной менее 24 м высот комингсов может быть уменьшена для ограниченных районов плавания **R2**, **R2-RSN**, **R2-RSN(4,5)** и **R3-RSN** до 380 мм, а для ограниченного района плавания **R3** — до 300 мм.

На судах длиной 24 м и более ограниченного района плавания **R3** (кроме пассажирских) указанная высота комингсов грузовых люков может быть соответственно уменьшена с 600 до 450 мм и с 450 до 380 мм.

На рыболовных судах высота комингсов грузовых люков в районе 2 может быть уменьшена до 300 мм.».

6 **Пункт 7.10.2.2** заменяется следующим текстом:

«**7.10.2.2** Высота комингсов грузовых люков, указанных в 7.10.1.2, может быть уменьшена по сравнению с требуемой согласно 7.10.2.1, и даже комингсы могут совсем отсутствовать, при условии надежности уплотнения крышек и средств задравивания и при представлении:

для люков, которые закрыты в море — технического обоснования, содержащего эксплуатационные ограничения с учетом назначения и характера использования;

для люков, которые могут быть открыты в море — технического обоснования, содержащего оценку мореходности и заливаемости палубы, а также подтверждение того,

что безопасность судна обеспечена при состоянии моря в соответствии с назначенным районом плавания.».

7 **Пункт 7.12.4.2** заменяется следующим текстом:

«**7.12.4.2** Двери, предназначенные для обеспечения водонепроницаемости отверстий внутри корпуса, которые используются, когда судно находится в море, должны быть скользящего типа с горизонтальным или вертикальным движением, имеющие как ручной привод, так и привод от источника энергии.

Двери и крышки люков для доступа, предназначенные для обеспечения водонепроницаемости отверстий внутри корпуса, которые обычно закрыты, когда судно находится в море, должны быть снабжены средствами индикации, расположенными в непосредственной близости от них и на мостике, показывающими, открыты или закрыты двери или крышки люков. На каждой такой двери или крышке люка должна иметься надпись, указывающая на то, что она не должна оставаться открытой.

Ручной привод двери должен обеспечивать возможность управления им (открывание и закрывание двери) с обеих сторон переборки при крене судна до 30°.

Привод от источника энергии должен обеспечивать закрывание дверей с поста управления, расположенного на ходовом мостике.».

8 УСТРОЙСТВО И ОБОРУДОВАНИЕ ПОМЕЩЕНИЙ. ДРУГИЕ УСТРОЙСТВА И ОБОРУДОВАНИЕ

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 крайней мере по одной своей стороне. Трапы шириной 1800 мм и более должны иметь поручни по обеим своим сторонам. На грузовых судах валовой вместимостью менее 500 допускается ширина трапов 600 мм. 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 и рыболовных судах 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 АВАРИЙНОЕ СНАБЖЕНИЕ

9 **Пункт 9.1.1** заменяется следующим текстом:

«**9.1.1** Требования настоящего раздела носят рекомендательный характер. Судовладелец должен самостоятельно определить необходимость и комплектность аварийного снабжения на борту судна, учитывая его район эксплуатации, размерения, а также национальные стандарты государства флага.».