



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 314-26-9814

от 06.02.2017

Касательно:

внесения изменений и дополнений в Правила классификации и постройки морских судов, 2017, НД № 2-020101-095

Объект наблюдения:

Морские суда в постройке

Ввод в действие с момента опубликования письма

Срок действия: до -

Срок действия продлен до -

Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № - от -

Количество страниц: 1+3

Приложения: текст изменений и дополнений к 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, 2017, НД № 2-020101-095

Настоящим информируем о внесении в Правила классификации и постройки морских судов, 2017, НД № 2-020101-095, изменений и дополнений в требования к конструкции корпусов, устройствам, оборудованию и снабжению морских судов в том числе буксиров, рыболовных судов и судов ледовых классов.

Текст изменений и дополнений приведен в приложении к настоящему циркулярному письму.

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: Сотсков С.А.

Отдел 314

+7 (821) 312-85-72

Система «Тезис»: 17-9924

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

**ЧАСТЬ II. КОРПУС**

**1.7 СВАРНЫЕ КОНСТРУКЦИИ И СОЕДИНЕНИЯ**

Пункт 1.7.2.1 заменяется текстом следующего содержания:

«1.7.2.1 Соединение балок набора должно выполняться встык, кницы должны быть установлены в плоскости соединяемых балок. Допускается соединение балок внахлестку, за исключением районов интенсивной вибрации, соединений балок рамного набора и районов, подверженных большим сосредоточенным нагрузкам. Допускается установка книц для соединения балок набора внахлестку в районах, где изгибающий момент в опорном сечении меньше изгибающего момента в пролете балки, например, в верхних сечениях шпангоутов или вертикальных стоек переборок.»

**2.3 ОДИНАРНОЕ ДНО**

Вводится новый пункт 2.3.2.10 следующего содержания:

«2.3.2.10 Для корпусов понтонной формы допускаются альтернативные конструкция и расположение продольных рамных связей при условии установки дополнительных продольных переборок и подтверждения прочности конструкций днищевого перекрытия прямым расчетом по методикам, одобренным Регистром.»

**2.8 НОСОВАЯ И КОРМОВАЯ ОКОНЕЧНОСТИ**

Пункт 2.8.2.1 дополняется абзацем следующего содержания:

«...Для корпусов понтонной формы предусматривается применение поперечной или продольной системы набора для всех конструкций.» , далее по тексту.

**3.7 РЫБОЛОВНЫЕ СУДА И СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ  
ДЛЯ ПЕРЕРАБОТКИ ЖИВЫХ РЕСУРСОВ МОРЯ**

Пункт 3.7.4.1.4. Второе предложение заменяется текстом следующего содержания:

«...Допускается уменьшение толщины слипа при установке дублирующих листов.» , далее по тексту.»

**3.9 БУКСИРЫ**

Пункт 3.9.2.3 заменяется текстом следующего содержания:

**«3.9.2.3** В машинном отделении рамные шпангоуты должны устанавливаться от второго дна (поясков флоров) до верхней палубы на расстоянии не более 4-х шпаций друг от друга. Рамные шпангоуты должны располагаться у концов главного двигателя. Указанное расстояние может быть увеличено при условии подтверждения прочности и жесткости конструкций бортового перекрытия прямым расчетом по методикам, одобренным Регистром.»

### **3.10 ЛЕДОВЫЕ УСИЛЕНИЯ СУДОВ ЛЕДОВЫХ КЛАССОВ И ЛЕДОКОЛОВ**

**Пункт 3.10.1.1.4.** Последнее предложение заменяется текстом следующего содержания:

«...Для формы обводов корпуса, отличной от требований 3.10.1.2, а также при использовании нетрадиционной формы носовой оконечности (ложкообразной, плоскогранной и т. п.), размеры конструкций ледовых усилений должны быть определены по методикам, одобренным Регистром.»

**Пункт 3.10.2.4.8** после первого предложения дополняется текстом следующего содержания:

«...Для вырезов для прокладки судовых систем указанное расстояние может быть уменьшено при условии надлежащего подкрепления конструкций.», далее по тексту.

## **ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВО, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ**

### **2.9 КОМПЛЕКТАЦИЯ РУЛЕВЫХ УСТРОЙСТВ РУЛЕВЫМИ ПРИВОДАМИ**

**Пункт 2.9.14** дополняется абзацем следующего содержания:

«...Для судов валовой вместимостью менее 500 и рыболовных судов управление вспомогательным приводом может осуществляться не из румпельного отделения.»

### **3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Пункт 3.1.4** дополняется абзацами следующего содержания:

«...Допускается не оборудовать несамоходные суда якорным устройством. В этом случае для временного удержания несамоходных судов могут рассматриваться якорные устройства буксируемых судов. При этом Регистру должны быть представлены подробные результаты расчетов и обоснований по обеспечению штормового отстоя, включающие характеристики судов обеспечения, факторы безопасности, внешние воздействия и нагрузки.

Для несамоходных судов допускается использование в качестве якорного устройства системы позиционирования.

### **3.3 СТАНОВЫЕ ЯКОРЯ И СТОП-АНКЕРЫ**

**Пункт 3.3.1** дополняется абзацем следующего содержания:

«...На суда, для которых установка стоп-анкера будет мешать эксплуатации судна по его основному назначению, стоп-анкер может не устанавливаться.»

### **3.4 ЦЕПИ И ТРОСЫ ДЛЯ СТАНОВЫХ ЯКОРЕЙ**

**Пункт 3.4.11.** Первый абзац заменяется текстом следующего содержания:

«3.4.11 Для судов длиной менее 40 м допускается заменять якорные цепи тросами. Разрывное усилие в целом таких тросов должно быть не менее разрывной нагрузки соответствующих цепей, а длина – не менее 1,5 длины этих цепей...» , далее по тексту.

## **4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Пункт 4.1.2** заменяется следующим текстом:

«4.1.2 Число, длина и разрывное усилие в целом швартовых тросов указаны как рекомендательные значения, согласно табл. 3.1.3-1 для всех судов, кроме рыболовных, а для рыболовных судов по табл. 3.1.3-2 по характеристике, определяемой в соответствии с 3.2.».

## **5.2 БУКСИРНЫЙ ТРОС**

**Пункт 5.2.1.** Первое предложения заменяется следующим текстом:

«5.2.1 Длина и разрывное усилие буксирного троса в целом указаны как рекомендательные значения согласно табл. 3.1.3-1 по характеристике, определяемой в соответствии с 3.2.» , далее по тексту.

## **7.7 СХОДНЫЕ, СВЕТОВЫЕ И ВЕНТИЛЯЦИОННЫЕ ЛЮКИ**

**Пункт 7.7.1.2** после первого абзаца дополняется абзацем следующего содержания:

«...Высота комингса может быть уменьшена, если такая высота будет мешать работам на судне, при условии предоставления проектантом оценки мореходности и заливаемости, подтверждающей безопасность судна при состоянии моря в соответствии с назначенным районом плавания.» , далее по тексту.

## **8.5 ВЫХОДЫ, ДВЕРИ, КОРИДОРЫ, НАКЛОННЫЕ И ВЕРТИКАЛЬНЫЕ ТРАПЫ**

**Пункт 8.5.2.10** дополняется абзацем следующего содержания:

«...Двери, указанные в 8.5.2.10.3 и 8.5.2.10.4, могут открываться в другом направлении при защищенности данных дверей от воздействия моря и обеспечении безопасности прохода.» , далее по тексту.».

**Пункт 8.5.4.3** после первого предложения дополняется текстом следующего содержания:

«...На грузовых судах валовой вместимостью менее 500 допускается ширина трапов 600 мм.»;

после третьего предложения дополняется текстом следующего содержания:

«...На судах валовой вместимостью менее 500 при отсутствии достаточного места при спуске с трапа могут устанавливаться трапы с углом наклона 55° в жилых и служебных помещениях и 60° – на палубах.».