



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 312-11-954^{лз} 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 p , 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 p , кПа, не должен приниматься менее значения, указанного в табл. 3.8.4.10.

Таблица 3.8.4.10

Ярус рубок	Условный напор p , кПа			S_{min} , мм
	Носовая переборка	Боковая переборка	Кормовая переборка	
Первый	90	60	25	10,8а
Второй и выше	75	50	25	10а
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 противоскользящее 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 развертывания 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 м² 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.».

Российский морской регистр судоходства
Правила классификации и постройки морских судов
Часть II
Корпус

Ответственный за выпуск *А. В. Зухарь*
Главный редактор *М. Р. Маркушина*
Редактор *С. В. Шуличенко*
Компьютерная верстка *С. С. Лазарева*

Подписано в печать 30.09.16. Формат 60 × 84/8. Гарнитура Тайме.
Тираж 150. Заказ № 2016-11

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8
www.rs-class.org/ru/