



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 314-35- *9894*

от *02.03.2014*

Касательно:

внесения изменений и дополнений в Правила классификации и постройки высокоскоростных судов, 2013, НД № 2-020101-075

Объект наблюдения:

Высокоскоростные 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+2

Приложения: текст изменений и дополнений к Правилам классификации и постройки высокоскоростных судов, 2013, НД № 2-020101-075

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Вносит изменения в Правила классификации и постройки высокоскоростных судов, 2013, НД № 2-020101-075

Настоящим информируем, что в целях совершенствования нормативных документов Регистра в часть III «Устройства, оборудование и снабжение» и часть XVI «Спасательные средства» Правил классификации и постройки высокоскоростных судов, 2013, НД № 2-020101-075, вносятся изменения и дополнения, приведенные 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: Калинин Д.В.

Отдел 314

+7 (821) 314-07-34

Система «Тезис»: 32884 (17-32663)

Изменения, вносимые в ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ, 2013 НД № 2-020101-075

ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВО, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

3 ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

Пункт 3.2 заменяется текстом следующего содержания:

«3.2 Масса каждого станового якоря, кг, должна быть не менее определенной по формуле:

$$Q=1,75N_e, \quad (3.2)$$

где N_e — характеристика снабжения согласно 3.2 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов.

Если в качестве станового якоря применяется якорь повышенной держащей силы, масса якоря может составлять 75 % массы якоря, определенного по формуле (3.2).

Если применяются якоря высокой держащей силы, то масса каждого якоря должна составлять не менее 50 % массы якоря, определяемой по формуле (3.2).»;

6 УСТРОЙСТВО И ЗАКРЫТИЕ ОТВЕРСТИЙ В КОРПУСЕ, НАДСТРОЙКАХ И РУБКАХ

Пункт 6.5 заменяется текстом следующего содержания:

«6.5 На каждый типоразмер окон или иллюминаторов, расположенных в помещениях, указанных в 6.2, должны быть предусмотрены съемные щитки, из расчета один щиток на два — три окна или иллюминатора.

Если на закрытия окон или иллюминаторов не распространяется требование 6.3, то прочность съемных щитков должна быть рассчитана на нагрузки, указанные в 5.4.6.2 части II «Конструкция и прочность корпуса» настоящих Правил. При этом напряжения в связях щитка не должны превышать предела текучести, а конструкция его терять устойчивость.

Допускается не предусматривать съемные щитки, если конструкция данных окон или иллюминаторов является равнопрочной переборке, в которой они установлены.»;

8 ЛЕЕРНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ, ФАЛЬШБОРТ

Пункт 8.1 заменяется текстом следующего содержания:

«8.1 Леерные ограждения или фальшборты, должны устанавливаться на всех открытых частях палуб, к которым имеют доступ экипаж или пассажиры. Могут допускаться альтернативные устройства, такие, как безопасное снаряжение и тросовые лееры, если они обеспечивают эквивалентный уровень безопасности. Высота фальшборта или леерных ограждений должна быть не менее 1 м от палубы. В случае, если эта высота будет мешать нормальной работе на судне, она может быть уменьшена с учетом представленных анализов обеспечения безопасности членов экипажа и пассажиров.»;

9 АВАРИЙНОЕ СНАБЖЕНИЕ

Пункт **9.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**9.1** Состав аварийного снабжения определяться судовладельцем исходя из конструктивного типа ВСС, а также условий его эксплуатации.»

ЧАСТЬ XVI. СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

10 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

Пункт **10.1.5** заменяется текстом следующего содержания:

«**5.** суда длиной менее 30 м, а также суда на воздушной подушке и на подводных крыльях, на которых во время движения люди не могут находиться на открытых палубах, могут быть освобождены от требования иметь дежурную шлюпку, при условии, что они отвечают всем следующим требованиям:», далее по тексту.»