



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 314-08- от .2018

Касательно:

внедрения положений Резолюции ИМО MSC.415(97) в Правила классификации и постройки морских судов, 2018, НД № 2-020101-104

Объект(ы) наблюдения:

буксиры, эскортные буксиры, суда для обслуживания якорей, плавучие краны и крановые суда

Дата ввода в действие: Действует до: Действие продлено до: -  
с момента опубликования 31.12.2018

Отменяет/ изменяет/ дополняет циркулярное письмо № - от -

Количество страниц: 1+18

Приложение(я):

текст изменений к части IV «Остойчивость» и части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна»

Генеральный директор

 К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в связи с принятием Резолюции ИМО MSC.415(97) «Поправки в Часть В Международного кодекса по остойчивости неповрежденного судна, 2008» в Правила классификации и постройки морских судов вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму.

Данные изменения будут внесены в Правила при их переиздании.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма в практической деятельности Регистра.

Перечень измененных и дополненных пунктов/глав/разделов (для указания в Листе учета ЦП (форма 8.3.36)):

часть IV: пункты 3.7.1.3, 3.7.3.5, 4.1.1.5 и приложение 3

часть XVII: пункт 2.2.2.1.6

Исполнитель: Одегов В.С.

Отдел 314

+7 (812) 605-05-29 доб.  
2229

Система «Тезис» № 18-48423

**ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2018,  
НД-2-020101-104**

**ЧАСТЬ IV. ОСТОЙЧИВОСТЬ**

**3 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСТОЙЧИВОСТИ**

Вводится новый пункт **3.7.1.3** следующего содержания:

«**3.7.1.3** Для подтверждения достаточной остойчивости буксиров, предназначенных для портовых, рейдовых или морских буксировок, проверка может быть выполнена в соответствии с требованиями, приведенными в разд. 2 приложения 3 настоящей части.».

Вводится новый пункт **3.7.3.5** следующего содержания:

«**3.7.3.5** Для подтверждения достаточной остойчивости судов для обслуживания якорей проверка может быть выполнена в соответствии с требованиями, приведенными в разд. 1 приложения 3 настоящей части.».

**4 ТРЕБОВАНИЯ К ОСТОЙЧИВОСТИ ПЛАВУЧИХ КРАНОВ, КРАНОВЫХ СУДОВ,  
ТРАНСПОРТНЫХ ПОНТОНОВ, ДОКОВ И СТОЕЧНЫХ СУДОВ**

Вводится новый пункт **4.1.1.5** следующего содержания:

«**4.1.1.5** Для подтверждения достаточной остойчивости судов, на которые распространяется действие настоящей главы, проверка может быть выполнена в соответствии с требованиями, приведенными в разд. 1 приложения 3 настоящей части.».

Часть дополняется новым **Приложением 3** следующего содержания:

**ТРЕБОВАНИЯ РЕЗОЛЮЦИИ ИМО MSC.415 (97) К ОСТОЙЧИВОСТИ СУДОВ  
ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ЯКОРЕЙ, БУКСИРОВ, ЭСКОРТНЫХ БУКСИРОВ,  
ПЛАВУЧИХ КРАНОВ И КРАНОВЫХ СУДОВ**

До вступления в силу резолюции ИМО MSC.415(97) требования настоящего Приложения могут использоваться для проверки остойчивости судов для обслуживания якорей, буксиров, эскортных буксиров, плавучих кранов и крановых судов.

**1 СУДА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ЯКОРЕЙ**

**1.1 Плечо кренящего момента.**

**1.1.1** Плечо кренящего момента  $HL_{\varphi}$ , м, вызванного натяжением троса, рассчитывается по формуле:

$$HL_{\varphi} = (M_{AH}/\Delta_2)\cos\theta$$

где  $M_{AH} = F_p(h \cdot \sin\alpha \cdot \cos\beta + y \cdot \sin\beta)$ ;

$$F_v = F_p \cdot \sin\beta;$$

$F_p$  – допустимое натяжение троса, тм, которое может быть приложено к судну во время работы, когда трос проведен через буксирные тумбы. В любом случае,  $F_p$  не должно приниматься больше  $F_d$ ;

$F_d$  – максимальное допустимое натяжение, тм, – максимальное тяговое усилие лебедки или максимальная удерживающая сила тормоза лебедки, смотря по тому что больше;

$\beta$  – угол, град, измеренный в вертикальной плоскости, между ватерлинией и линией действия силы натяжения троса, определяемый при угле крена, соответствующем максимальному кренящему моменту, рассчитываемый по формуле

$$\arctg(y/(h \cdot \sin\alpha)). \text{ Должен приниматься не менее, чем } \arccos(1,5B_p/(F_p \cdot \cos\alpha));$$

$B_p$  – максимальное постоянное тяговое усилие, тм;

$h$  – вертикальное расстояние, м, от точки приложения движущей силы судна до:

верхней точки буксирной тумбы или

точки на линии между верхней точкой схода троса с лебедки и верхним краем кормы или любого объекта, ограничивающего движение буксирного троса в поперечном направлении;

$\alpha$  – угол, град, измеренный в горизонтальной плоскости, между диаметральной плоскостью и линией действия силы натяжения троса, приложенной к судну без крена;

$y$  – поперечное расстояние, м, от диаметральной плоскости до точки на борту судна, где приложена сила натяжения троса, рассчитываемое по формуле