



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УВЕДОМЛЕНИЕ О СРОЧНЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ № 311-05-2011

от 21.05.2024

Дата вступления в силу:

С момента опубликования

Касательно: изменений к Правилам классификации и постройки морских судов, НД № 2-020101-174 (часть I «Классификация» и часть III «Устройства, оборудование и снабжение»).

Внесены изменения, учитывающие УИ МАКО SC 212 (Rev.1 Nov 2023 Complete Revision). Настоящее уведомление дополняет циркулярное письмо № 311-05-1981ц от 14.12.2023.

Указания по применению:

Применять положения настоящего уведомления при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, контракт на постройку или переоборудование которых был заключен 21.05.2024 или после этой даты, при отсутствии контракта — на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 21.05.2024 или после этой даты, а также при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, заявка на рассмотрение которой поступила 21.05.2024 или после этой даты.

Генеральный директор

С.А. Куликов

Исполнитель: Д.В. Калинин

311

+7 (812) 312-11-00

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ
К ПРАВИЛАМ КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ**

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ЧАСТЬ I. КЛАССИФИКАЦИЯ (01.01.2024)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Пункт 3.2.3.30 (новый)	Суда Швартовное и буксирное устройства	Введены требования по представлению Плана расположения буксирных и швартовных устройств в составе проектной документации по устройствам, оборудованию и снабжению	Дата вступления в силу: 21.05.2024

ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ (01.01.2024)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Пункт 1.4.2	Суда Швартовное и буксирное устройства	Изменены требования к содержанию Плана расположения буксирных и швартовных устройств	Дата вступления в силу: 21.05.2024
Пункт 4.1.1	Суда Швартовное устройство	Уточнена область применения и требования к хранению информации	Дата вступления в силу: 21.05.2024 УИ МАКО SC 212 (Rev.1 Nov 2023 Complete Revision)
Пункт 4.5.2	Суда Швартовное и буксирное устройства	Изменены требования к Плану расположения буксирных и швартовных устройств	Дата вступления в силу: 21.05.2024 УИ МАКО SC 212 (Rev.1 Nov 2023 Complete Revision)
Пункт 4.5.3 (новый)	Суда валовой вместимостью 3000 и более Швартовное устройство	Введены дополнительные требования к Плану расположения буксирных и швартовных устройств. Нумерация существующего пункта 4.5.3 изменена на 4.5.4	Дата вступления в силу: 21.05.2024 УИ МАКО SC 212 (Rev.1 Nov 2023 Complete Revision)

ЧАСТЬ I. КЛАССИФИКАЦИЯ
3 ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ
3.2 ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ СУДНА

Вводится **новый пункт 3.2.3.30** следующего содержания:

«

.30	План расположения буксирных и швартовных устройств	○	●		●	
-----	--	---	---	--	---	--

».

ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.4 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

В пункт 1.4.2 вносятся следующие изменения:

~~«1.4.2 План расположения швартовых и буксирных и швартовых устройств – соответствующей информацией, содержащий информацию, указанную в 4.5 и относящуюся к конкретному судну, должен представляться в Регистр для одобрения и находиться на борту судна как руководство для капитана. Информация, предусмотренная в плане в отношении применяемого судового оборудования, должна включать следующее:~~

- ~~тип и месторасположение на судне;~~
- ~~безопасную рабочую нагрузку (SWL);~~
- ~~назначение (швартовка/буксировка в порту/эскортные операции);~~
- ~~способ применения нагрузки на швартовые и буксирные линии, включая регламентируемые углы наклона.~~

~~Также должно быть указано количество швартовых тросов и их разрывная нагрузка. Данная информация должна быть включена в карточку лоцмана для того, чтобы предоставить лоцману соответствующую информацию в отношении операций в порту/эскорт.».~~

4 ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В пункт 4.1.1 вносятся следующие изменения:

~~«4.1.1 На каждом судне должно иметься швартовное устройство, обеспечивающее подтягивание судна к береговым или плавучим причальным сооружениям и надежное крепление судна к ним. Швартовное устройство, включая тросы, оборудование и механизмы, должно отвечать требованиям настоящего раздела.~~

~~Швартовное устройство судовых барж должно отвечать требованиям разд. 4 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей).~~

~~Для несущих элементов швартовного устройства, не выбранных из отраслевого стандарта, одобренного Регистром, следует учитывать добавку на коррозию t_c и надбавку на износ t_w , указанные в 4.3.5, соответственно.~~

~~Швартовное устройство должно проектироваться и выбираться, включая тросы, на основании циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1619 с учетом обеспечения безопасной швартовки судна и соблюдения техники безопасности¹. Информация в соответствии с 4.5, относящаяся к конкретному судну, должна предоставляться быть представлена на Плане расположения буксирных и швартовых устройств и храниться на борту на протяжении всего жизненного цикла судна.~~

¹ Суда валовой вместимостью менее 3000 должны соответствовать требованию, насколько это практически возможно.».

4.5 ПЛАН РАСПОЛОЖЕНИЯ БУКСИРНЫХ И ШВАРТОВНЫХ УСТРОЙСТВ

В пункт 4.5.2 вносятся следующие изменения:

«4.5.2 Информация, предусмотренная в плане, На Плате расположения буксирных и швартовых устройств (далее — План) для каждого несущего элемента швартовых и буксирных устройств должна быть указана следующая информация отображать:

месторасположение на судне;

тип несущего элемента устройства;

SWL/TOW;

максимальное удерживающее усилие на тормозе (для судов валовой вместимостью менее 3000);

назначение (швартовка/буксировка в порту/другие виды буксировки);

способ применения нагрузки на буксирные и швартовые линии, включая регламентируемые углы наклона, т.е. угол изменения направления линии на устройстве.

Кроме того, информация, представленная в Плане, должна включать:

расположение швартовых линий с указанием количества линий (N);

проектную минимальную разрывную нагрузку (MBL_{SD}); техническую спецификацию на швартовые тросы, в которую должны быть включены:

минимальный диаметр каждого элемента швартового устройства D , контактирующего со швартовым тросом;

расчетное разрывное усилие швартовых тросов ($LDBF$, которое должно быть в пределах 100 — 105 % MBL_{SD});

характеристики тросов, относящиеся к расчетному разрывному усилию троса ($LDBF$) (см. 4.1.2);

допустимое отношение диаметра элемента швартового устройства, контактирующего со швартовым тросом D к диаметру швартового троса d (D/d) для всех элементов швартового устройства, а также предупреждение о том, что износ тросов может быть выше при меньшем диаметре D .

Примечание. Когда требования по допустимому минимальному радиусу изгиба для изогнутого швартового троса невыполнимы, срок службы троса может быть меньше, чем указано изготовителем, следовательно, тросу может потребоваться замена до истечения срока службы, рекомендованного изготовителем.

приемлемые погодные условия для рекомендуемой проектной минимальной разрывной нагрузки, определяемой в соответствии с актуальной версией рекомендацией МАКО № 10 (Rev.4 Sep 2020) (документ доступен на сайте МАКО www.iascs.org.uk), для судов с характеристикой снабжения $EN > 2000$:

средняя скорость ветра в течение 30 с в любом направлении (v_w или v_w^* в соответствии с актуальной версией рекомендацией МАКО № 10 (Rev.4 Sep 2020) (документ доступен на сайте МАКО www.iascs.org.uk));

максимальная скорость течения, действующая на носовую или кормовую часть судна ($\pm 10^\circ$);

для судов валовой вместимостью 3000 и более, проектантом должна быть представлена дополнительная информация, перечисленная в 4.5.3.».

Вводится **новый пункт 4.5.3** следующего содержания:

«4.5.3 Для судов валовой вместимостью 3000 и более, в дополнение к 4.5.2, проектантом должно быть представлено следующее:

подтверждение соответствия швартового устройства требованиям данного раздела.

Если отклонений нет, то в документ должна быть внесена запись об отсутствии отклонений;

подтверждение того, что максимальное удерживающее усилие на тормозе лебедки меньше 100 % MBL_{SD} . При этом лебедки должны быть снабжены тормозами, обеспечивающими точность остановки и удержания при приложении соответствующей нагрузки на тормоз.

Примечание. При выборе швартовых тросов следует учитывать совместимость MBL_{SD} швартовых тросов и тормозную способность швартовых лебедок, установленных на борту. Чтобы избежать перегрузки швартовых лебедок, элементов швартового устройства и швартовых тросов, следует рассмотреть возможность выбора швартовых лебедок с тормозной способностью, меньшей проектной минимальной разрывной нагрузки швартового троса, или с регулируемой тормозной способностью.

В документе должна быть представлена информация об отклонениях, при их наличии, в отношении следующего:

- прямолинейности проводки троса от швартовой лебедки к швартовым клюзам, киповым планкам, роульсам;

- видимости зоны выполнения швартовых операций и причальных устройств, которые будут использоваться;

 - защиты операторов лебедки от опасностей, связанных со швартовыми операциями;

- беспрепятственного доступа к швартовному оборудованию и элементам швартового устройства;

- опасного воздействия на судовой персонал при резком ослаблении туго натянутых швартовых тросов (выхлест — snap-back) или внезапном смещении швартовых тросов;

 - минимизации ручного управления при работе с буксирными и швартовыми тросами.

Документ с описанием отклонений должен содержать обоснование для таких отклонений и необходимые меры безопасности для персонала на борту судна с целью исключения рисков и опасностей, связанных со швартовыми операциями.».

Нумерация существующего пункта 4.5.3 заменяется на 4.5.4.