РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УВЕДОМЛЕНИЕ О СРОЧНЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ № 311-05-2003 от 18.03.2024

Дата вступления в силу:
С момента опубликования

Касательно: изменений к Правилам классификации и постройки морских судов, НД № 2-020101-174 (часть V «Деление на отсеки»)

Изменены требования к грузовым судам длиной L_1 ≥80 м и к пассажирским судам на основании резолюций ИМО MSC.421(98) и MSC.474(102).

Указания по применению:

Применять положения настоящего уведомления при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, контракт на постройку или переоборудование которых был заключен 18.03.2024 или после этой даты, при отсутствии контракта — на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 18.03.2024 или после этой даты, а также при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, заявка на рассмотрение которой поступила 18.03.2024 или после этой даты.

Генеральный директор С.А. Куликов

Исполнитель: Н.В. Дружинина 311 +7(812) 312-11-00

ИЗМЕНЕНИЯ
К ПРАВИЛАМ КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ЧАСТЬ V. ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ (01.01.2024)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Пункт 1.1.4 (удален)	Грузовые суда длиной $L_1 \geq 80$ м Пассажирские суда Вероятностная оценка деления судна на отсеки	Исключение избыточной информации в отношении применимости требований	**Дата вступления в силу: 18.03.2024**
Пункт 1.1.5	Грузовые суда длиной $L_1 \geq 80$ м Вероятностная оценка деления судна на отсеки	Исключение избыточной информации в отношении применимости требований	**Дата вступления в силу: 18.03.2024**
Пункт 2.5.4.1.1	Пассажирские суда Вероятностная оценка деления судна на отсеки	Введены альтернативные требования по расчету максимально возможного кренящего момента в результате перемещения пассажиров	**Дата вступления в силу: 18.03.2024** Резолюция ИМО MSC.421(98)
Пункт 2.5.5.3.4 (новый)	Пассажирские суда Вероятностная оценка деления судна на отсеки	Введен новый пункт, содержащий требования по расчету фактора s_i на любой промежуточной стадии затопления для пассажирских судов	**Дата вступления в силу: 18.03.2024** Резолюция ИМО MSC.474(102)
Пункт 2.5.5.5	Грузовые суда длиной $L_1 \geq 80$ м Пассажирские суда Вероятностная оценка деления судна на отсеки	Введена ссылка на требования по устройству и закрытию отверстий в переборках деления судна на отсеки	**Дата вступления в силу: 18.03.2024** Резолюция ИМО MSC.474(102)

ЧАСТЬ V. ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Пункт 1.1.4 исключается.

В **пункт 1.1.5** вносятся следующие изменения:

«**1.1.4** ~~Если~~Для существующ~~ее~~их грузов~~ое~~ых суд~~но~~ов, на котор~~о~~ые после переоборудования распространяются требования ~~СОЛАС 74/78, подвергается~~2.1, и такое переоборудовани~~ю~~е~~, которое~~ влияет на уровень ~~его~~ деления на отсеки, следует продемонстрировать, что значение отношения A/R, определяемое для судна после подобного переоборудования, не меньше значения, существовавшего до переоборудования. Однако в тех случаях, когда значение отношения A/R до переоборудования равно или больше единицы, следует лишь продемонстрировать, что после подобного переоборудования величина A для судна после переоборудования не будет меньше величины R. ~~В контексте настоящего требования «существующее грузовое судно» означает грузовое судно, построенное до 1 февраля 1992 г., независимо от его длины и судно, построенное до 1 июля 1998 г., длиной 100 м и менее.~~».

2 ВЕРОЯТНОСТНАЯ ОЦЕНКА ДЕЛЕНИЯ СУДОВ НА ОТСЕКИ

2.5 РАСЧЕТ ФАКТОРА s_i

Пункт 2.5.4.1.1 дополняется следующим **новым абзацем**:

«В качестве альтернативы, кренящий момент может быть рассчитан, исходя из предположения, что пассажиры распределены на свободных пространствах палуб в направлении одного борта из расчета 4 человека на 1 м^2 на тех палубах, где расположены места сбора, и таким образом, чтобы они создавали наиболее неблагоприятный кренящий момент. При этом предполагается, что вес каждого пассажира составляет 75 кг.».

Вводится **новый пункт 2.5.5.3.4** следующего содержания:

«**.4** на любой промежуточной стадии затопления для пассажирских судов нижняя кромка отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, и такое затопление не принимается во внимание в расчетах фактора s_i. В число таких отверстий включаются воздушные трубки, вентиляторы и отверстия, закрываемые посредством непроницаемых при воздействии моря дверей или люковых крышек.».

В **пункт 2.5.5.5** вносятся следующие изменения:

«**2.5.5.5** За исключением предусмотренного в 2.5.5.3.1, могут не рассматриваться отверстия, которые закрываются при помощи водонепроницаемых крышек лазов и палубных иллюминаторов, небольшие водонепроницаемые крышки люков, дистанционно управляемые водонепроницаемые скользящие двери, бортовые иллюминаторы неоткрывающегося типа, а также водонепроницаемые двери проходов и водонепроницаемые крышки люков, которые требуется держать закрытыми при нахождении судна в море в соответствии с 7.12 и 7.15 части III «Устройства, оборудование и снабжение».».