



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 314-26 - 9294

от 23.08.2016

Касательно:

Вступления в силу унифицированной интерпретации (УИ) МАКО GC7 (Rev.1 June 2016) «Перевозка грузов, не регламентированных требованиями Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом» / "Carriage of Products Not Covered by the Code"

Объект наблюдения:

суда в постройке

Ввод в действие 01.07.2016

Срок действия: до -

Срок действия продлен до -

Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № - от -

Количество страниц: 1+2

Приложения: Изменения, вносимые в Правила классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом, 2016, НД № 2-020101-093

Главный инженер - директор департамента классификации

В.И. Евенко

Вносит изменения в Правила классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом, 2016, НД № 2-020101-093

Настоящим информируем, что в связи с применением в деятельности РС новой редакции УИ МАКО GC7 (Rev.1 June 2016) "Carriage of Products Not Covered by the Code" в разделы 2 и 3 части IV «Грузовые емкости» Правил классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом, 2016, НД № 2-020101-093 вносятся изменения, указанные в приложении к настоящему циркулярному письму.

Вышеуказанные изменения должны применяться к судам, киль которых заложен 1 июля 2016 г. или после этой даты.

Оригинал новой редакции УИ МАКО GC7 (Rev.1 June 2016) размещен на служебном сайте РС в разделе «Внешние нормативные документы», а также на официальном сайте МАКО: www.iacs.org.uk

Вышеуказанные изменения будут внесены в Правила классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом при переиздании.

необходимо выполнить следующее:

- 1) Руководствоваться положениями настоящего циркулярного письма в практической деятельности с 1 июля 2016 г.
- 2) Содержание настоящего циркулярного письма довести до сведения инспекторского состава РС и всех заинтересованных организаций и лиц в регионе деятельности подразделений РС.

Исполнитель: Григорьева О.А.

Отдел 314

Тел.: 312-85-72

СЭД «ТЕЗИС»: 16-198923

Приложение к циркулярному письму

№ 314-26-9294 от 23.08.2016

**ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ СУДОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ
СЖИЖЕННЫХ ГАЗОВ НАЛИВОМ, 2016, НД № 2-020101-093**

**ЧАСТЬ IV. ГРУЗОВЫЕ ЕМКОСТИ
2 ТИПЫ ГРУЗОВЫХ ЕМКОСТЕЙ**

Формула (2.1.3-2) заменяется следующей:

$$\text{«} A = 0,00185 \left(\frac{\sigma_m}{\Delta\sigma_A} \right)^2 \text{».}$$

В экспликации к формуле (2.1.3-2) определение величины σ_m заменяется следующим:

« σ_m – расчетное напряжение в стенке емкости (первичном барьере);».

Вносится новый пункт 2.1.3.1 следующего содержания:

«2.1.3.1 Если предполагается перевозка грузов, не регламентированных Международным кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, и при этом имеющих относительную плотность больше 1,0, необходимо удостовериться в том, что удвоенная амплитуда напряжений в стенке емкости (первичном барьере) $\Delta\sigma_m$, созданных максимальной разницей динамического давления ΔP , не превышает допустимую удвоенную амплитуду динамических напряжений в стенке емкости $\Delta\sigma_A$ как указано в 2.1.3, т.е.:

$$\Delta\sigma_m \leq \Delta\sigma_A. \quad (2.1.3.1-1)$$

Разница динамического давления ΔP , МПа, должна определяться по формуле

$$\Delta P = \frac{\gamma}{1,02 \cdot 10^5} (\alpha_\beta Z_{\beta 1} - \alpha_\beta Z_{\beta 2}), \quad (2.1.3.1-2)$$

где γ – максимальная плотность жидкого груза, кг/м³, при расчетной температуре;

α_β , Z_β – см. 3.2 и рис. 2.1.3.1;

$\alpha_{\beta 1}$, $Z_{\beta 1}$ – значения α_{β} , Z_{β} , определяющие максимальное внутреннее давление жидкости (P_{gd})_{max}, см. 3.2.1;

$\alpha_{\beta 2}$, $Z_{\beta 2}$ – значения α_{β} , Z_{β} , определяющие минимальное внутреннее давление жидкости (P_{gd})_{min}, см. 3.2.1.

Для того, чтобы оценить максимальную разницу динамического давления ΔP , необходимо сделать расчеты для полного диапазона эллипса ускорений в соответствии со схемой, указанной на рис. 2.1.3.1.

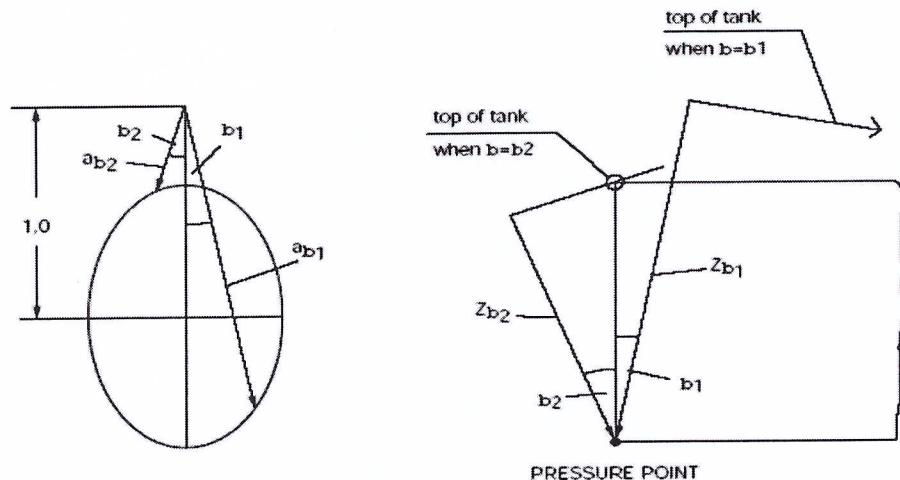


Рис. 2.1.3.1 Схема для определения разницы динамического давления».

3 РАСЧЕТНЫЕ НАГРУЗКИ

Вносится новый пункт 3.2.1 следующего содержания:

«3.2.1 Внутреннее давление жидкости – давление, создаваемое результирующим ускорением в центре тяжести груза вследствие движения судна, указанного в 3.11. Величина внутреннего давления жидкости P_{gd} , МПа, обусловленного совместным действием силы тяжести и динамическими ускорениями, должна определяться по формуле

$$P_{gd} = \alpha_{\beta} Z_{\beta} \frac{\gamma}{1,02 \cdot 10^5} . \quad (3.2.1)$$

Формула (3.2.1) применяется только к полностью заполненным грузовым танкам.».