

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ

о грузовой марке 1966 года, измененная [протоколом 1988 года к ней](#) (КГМ-66/88)

(с изменениями на 1 января 2016 года)

Предисловие

Впервые межгосударственные договоренности в отношении установления минимального надводного борта для торговых судов, совершающих международные рейсы, были достигнуты на Конференции 1966 года. Она состоялась в Лондоне по инициативе Международной морской организации - ИМО (тогда Международная морская консультативная организация - ИМКО) и на ней были представлены правительства 54 стран, наблюдатели от 8 стран, ООН и другие организации. Конференция приняла на основе проекта, подготовленного ИМО, Международную конвенцию о грузовой марке 1966 года (КГМ-66).

В 1988 году состоялась международная конференция, созданная с целью введения в Конвенцию гармонизированной системы освидетельствования судов и оформления свидетельств и внесения других поправок технического характера, ранее одобренных в форме резолюций Ассамблеи ИМО. Конференция [Протоколом 1988 года](#) с двумя приложениями внесла в Конвенцию поправки к статьям Конвенции и к правилам в Приложениях к ней. Таким образом, положения КГМ-66 применяются, за исключением [статьи 29 Конвенции "Поправки"](#), с обязательным учетом изменений и дополнений, изложенных в [Протоколе 1988 года](#), включая его [Приложение А](#) и [В](#). [Приложение А](#) вошло в статьи Конвенции, как они изменены Протоколом; а [Приложение В](#) - в правила Конвенции, как они изменены Протоколом.

На своей 77 сессии (28 мая - 6 июня 2003 года) Комитет по безопасности на море ИМО резолюцией MSC.143(77) пересмотрел полностью [Приложение В](#), а также внес поправки в другие части Конвенции.

Настоящее издание содержит заключительные Акты вышеупомянутых конференций, статьи [Протокола 1988 года \(статьи I-IX\)](#) и текст Международной конвенции о грузовой марке, измененной Протоколом (КГМ-66/88), как она была пересмотрена в 2003 году.

Дата вступления в силу пересмотренной КГМ-66/88 - 1 января 2005 года.

Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная [протоколом 1988 года](#) к ней

Договаривающиеся правительства,

ЖЕЛАЯ установить единые принципы и правила, касающиеся предельной загрузки судов, совершающих международные рейсы, что способствовало бы усилению охраны человеческой жизни и имущества на море;

СЧИТАЯ, что лучшим способом для достижения этой цели является заключение Конвенции;

СОГЛАСИЛИСЬ о следующем.

Статья 1 Общие обязательства по Конвенции

Общие обязательства по Конвенции

1 Договаривающиеся правительства обязуются осуществлять положения настоящей Конвенции и Приложений к ней, которые составляют неотъемлемую часть настоящей Конвенции. Всякая ссылка на настоящую Конвенцию означает одновременно ссылку на эти Приложения.

2 Договаривающиеся Правительства примут все меры, которые могут быть необходимы для осуществления настоящей Конвенции.

Статья 2 Определения

Определения

Для целей настоящей Конвенции, если иное специально не оговорено:

1 *Правила* означают правила, приложенные к настоящей Конвенции.

2 *Администрация* означает правительство государства, под флагом которого судно совершает плавание.

3 *Одобрено* означает одобрено Администрацией.

4 *Международный рейс* означает морской рейс из страны, на которую распространяется настоящая Конвенция, в порт, расположенный за пределами этой страны, или наоборот. В этом смысле любая территория, за внешние сношения которой несет ответственность Договаривающееся правительство или для которой Организация Объединенных Наций является управляющей властью, рассматривается в качестве отдельной страны.

5 *Рыболовное судно* означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или других живых ресурсов моря.

6 *Новое судно* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки в день либо после дня вступления в силу настоящей Конвенции для каждого Договаривающегося правительства.

7 *Существующее судно* означает судно, которое не является новым судном.

8 *Длина* означает длину, равную 96% полной длины по ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длину от передней кромки форштевня до оси баллера руля взятую по той же ватерлинии, смотря по тому, что больше. В случае, когда контур форштевня имеет вогнутую форму выше ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, то как носовой перпендикуляр полной длины, так и соответствующая передняя кромка форштевня должны приниматься от точки, являющейся вертикальной проекцией на эту ватерлинию крайней кормовой точки контура форштевня (выше этой ватерлинии). На судах, спроектированных с наклоном киля, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

9 *Ежегодная дата* означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия соответствующего свидетельства.

Статья 3 Общие положения

Общие положения

1 Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, не может выйти в море в международный рейс после вступления в силу настоящей Конвенции, если оно не было освидетельствовано, ему не была нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке или, когда необходимо, Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2 Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Администрации назначать больший надводный борт, чем минимальный надводный борт, определенный в соответствии с Приложением I.

Статья 4 Применение

Применение

1 Настоящая Конвенция применяется:

- a) к судам, зарегистрированным в странах, правительства которых являются Договаривающимися правительствами;
- b) к судам, зарегистрированным в территориях, на которые настоящая Конвенция распространена в соответствии со статьей 32, и
- c) к незарегистрированным судам, совершающим плавание под флагом государства, правительство которого является Договаривающимися правительством.

2 Настоящая Конвенция применяется к судам, совершающим международные рейсы.

3 Правила, содержащиеся в Приложении I, если специально не оговорено иное, применяются к новым судам.

4 Существующие суда, которые не отвечают полностью требованиям правил, содержащихся в Приложении I, или какой-либо их части, должны отвечать по меньшей мере тем соответствующим требованиям, которые Администрация применяла к судам, совершающим международные рейсы, до вступления в силу настоящей Конвенции; от таких судов ни в коем случае не требуется увеличения их надводного борта. Существующие суда должны отвечать всем требованиям настоящей Конвенции, чтобы получить любое уменьшение высоты надводного борта по сравнению с той, которая им была установлена ранее.

5 Правила, содержащиеся в Приложении II, применяются к новым и существующим судам, на которые распространяется настоящая Конвенция.

Статья 5 Исключения

Исключения

1 Настоящая Конвенция не применяется:

- a) к военным кораблям,
- b) к новым судам длиной менее 24 м,
- c) к существующим судам валовой вместимостью менее 150 рег.т,

- d) к прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческими перевозками, и
- e) к рыболовным судам.

2 Ничто в настоящей Конвенции не применяется к судам, совершающим плавание исключительно:

a) по Великим Озерам Северной Америки и по реке Св. Лаврентия в пределах, ограниченных на востоке прямой линией, проведенной от мыса Розье до мыса Вест-Пойнт на острове Антиости, и далее прямой линией, проведенной от острова Антиости в северном направлении по меридиану 63° западной долготы,

b) в Каспийском море,

c) по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай в пределах, ограниченных на востоке прямой линией, проведенной между Пунта Рaza (мыс Сан Антонио), Аргентина, и Пунта дель Эсте, Уругвай.

Статья 6 Изъятия

Изъятия

1 Суда, когда они совершают международные рейсы между близлежащими портами двух или более государств, могут быть освобождены Администрацией от выполнения требований настоящей Конвенции пока они совершают такие рейсы, если правительства государств в которых расположены такие порты, признают, что благодаря безопасному характеру или условиям таких рейсов между упомянутыми портами применение положений настоящей Конвенции к судам, совершающим подобные рейсы, является неразумным или излишним.

2 Администрация может освободить судно, имеющее новые конструктивные особенности, от выполнения любого положения настоящей Конвенции, применение которого могло бы серьезно затруднить исследования в области упомянутых особенностей и их применение на судах, совершающих международные рейсы. Такое судно должно, однако, отвечать требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, являются достаточными для осуществления перевозок, для которых судно предназначено, и обеспечивают его полную безопасность, а также приемлемы для правительства государств, которые будет посещать судно.

3 Администрация, разрешающая изъятие согласно пунктам 1 и 2 настоящей статьи, сообщает Международной морской организации (ниже именуемой Организацией) данные о таком изъятии и его причины, которые Организация рассыпает другим Договаривающимся правительствам для сведения.

4 Судно, не совершающее, как правило, международных рейсов, но которому при исключительных обстоятельствах потребуется совершить единичный международный рейс, может быть освобождено Администрацией от выполнения любого из требований настоящей Конвенции, при условии что оно отвечает требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, являются достаточными для выполнения судном упомянутого рейса.

Статья 7 Случаи непреодолимой силы

Случаи непреодолимой силы

1 Выполнение положений настоящей Конвенции на судне, не подпадающем под действие этих положений в момент его выхода в любой рейс, не требуется в случае любого его отклонения от своего намеченного рейса в силу наступления непогоды или любого другого случая непреодолимой силы.

2 Применяя положения настоящей Конвенции, Договаривающиеся правительства должны надлежащим образом учитывать любое отклонение или задержку судна, вызванные наступлением непогоды или любым другим случаем непреодолимой силы.

Статья 8 Эквиваленты

Эквиваленты

1 Администрация может разрешить применять на судне оборудование, материалы, средства и приборы или предпринять мероприятия иные, чем требуются настоящей Конвенцией, если она удовлетворится путем их испытания или другим образом, что такое оборудование, материал, средства и приборы или мероприятия являются не менее эффективными, чем требуемые Конвенцией.

2 Администрация, которая разрешает применение оборудования, материала, средств и приборов, а также мероприятия, отличные от предусмотренных настоящей Конвенцией, направляет Организации для рассылки Договаривающимся правительствам данные об этом вместе с отчетом о проведенных испытаниях.

Статья 9 Разрешения для экспериментальных целей

Разрешения для экспериментальных целей

1 Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Администрации разрешать особые мероприятия для экспериментальных целей в отношении судна, к которому применяется настоящая Конвенция.

2 Администрация, разрешающая такие мероприятия, сообщает данные о них Организации для рассылки Договаривающимся правительствам.

Статья 10 Ремонт, переоборудование и модернизация

Ремонт, переоборудование и модернизация

1 Судно, которое подвергается ремонту, переоборудованию и модернизации и на котором в связи с этим устанавливается оборудование, должно после этого отвечать, по меньшей мере, требованиям, ранее применявшимся к этому судну. При этом требования к существующему судну не должны, как правило, отличаться от требований к новому судну в большей степени, чем это имело место до ремонта.

2 Ремонт, переоборудование и модернизация судна существенного характера и устанавливаемое на нем оборудование должны отвечать требованиям для новых судов в той степени, в какой Администрация считает это разумным и целесообразным.

Статья 11 Зоны и районы

Зоны и районы

1 Судно, на которое распространяется настоящая Конвенция, должно отвечать требованиям, применяемым к этому судну в зонах и районах, описанных в Приложении II.

2 Порт, расположенный на границе двух зон или районов, считается находящимся в пределах той зоны или района, откуда судно прибывает или куда оно направляется.

Статья 12 Положение грузовой марки

Положение грузовой марки

1 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 2 и 3 данной статьи, грузовые марки на бортах судна, соответствующие сезону года и зоне или району, в котором судно может оказаться, не должны быть погружены на протяжении всего времени, когда судно выходит в море, находится в плавании и приходит в порт.

2 Когда судно находится в пресной воде с плотностью единица, соответствующая грузовая марка может быть погружена на величину поправки на пресную воду, указанную в Международном свидетельстве о грузовой марке. В тех случаях, когда плотность воды отличается от единицы, поправка должна быть пропорциональна разнице между 1,025 и действительной плотностью.

3 Когда судно отправляется из порта, расположенного на реке или во внутренних водах, допускается его большая загрузка соответственно весу топлива и всех других материалов, используемых судном между портом отправления и морем.

Статья 13 Освидетельствования и нанесение грузовых марок

Освидетельствования и нанесение грузовых марок

Освидетельствования и нанесение грузовых марок в осуществление положений настоящей Конвенции и предоставление изъятий производятся должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований и нанесения грузовых марок либо назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным ею организациям. В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствований и нанесения грузовых марок.

Статья 14 Первоначальное освидетельствование, освидетельствование для возобновления свидетельства, и ежегодные освидетельствования

Первоначальное освидетельствование, освидетельствование для возобновления свидетельства, и ежегодные освидетельствования

1 Судно подлежит освидетельствованиям, указанным ниже:

а) Первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию, которое включает полную проверку конструкции и оборудования судна в пределах, предусмотренных для судна настоящей Конвенцией. Освидетельствование должно удостоверять, что устройства, материалы и размеры элементов конструкции полностью отвечают требованиям настоящей Конвенции.

б) Освидетельствование для возобновления свидетельства через периоды, установленные Администрацией, но не превышающие 5 лет, за исключением случаев, когда применяются пункты 2, 5, 6 и 7 статьи 19, которое должно удостоверить, что конструкция, оборудование, устройства, материалы и размеры элементов конструкции полностью отвечают требованиям настоящей Конвенции.

с) Ежегодное освидетельствование в пределах 3 месяцев до или после каждой ежегодной даты свидетельства, чтобы удостовериться, что:

и) в корпусе и надстройках судна не было произведено изменений, которые влияют на расчеты, определяющие положение грузовых марок;

ii) устройства и средства для закрытия отверстий, леерные ограждения, штормовые портики и средства доступа в помещения экипажа содержатся в надлежащем состоянии;

iii) грузовые марки нанесены правильно и способом, обеспечивающим их долговечность;

iv) обеспечена информация, требуемая правилом 10.

2 Проведение ежегодного освидетельствования, упомянутого в пункте 1(с) настоящей статьи, должно подтверждаться в Международном свидетельстве о грузовой марке или в Международном свидетельстве об изъятии для грузовой марки, выдаваемом на судно, которому было предоставлено изъятие в соответствии с пунктом 2 статьи 6 настоящей Конвенции.

Статья 15 Сохранение условий после освидетельствования

Сохранение условий после освидетельствования

После проведения любого освидетельствования в соответствии со статьей 14, без санкции Администрации, не допускается никаких изменений в конструкции, оборудовании, устройствах, материалах или наборе корпуса, подвергшихся освидетельствованию.

Статья 16 Выдача свидетельств

Выдача свидетельств

1 Международное свидетельство о грузовой марке выдается каждому судну, которое было освидетельствовано и которому были нанесены грузовые марки в соответствии с настоящей Конвенцией.

2 Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки выдается судну на основании и в соответствии с пунктами 2 и 4 статьи 6.

3 Такие свидетельства выдаются Администрацией либо лицом или организацией, должным образом уполномоченными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Статья 17 Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством

Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством

1 Договаривающееся правительство по просьбе другого Договаривающегося правительства может подвергнуть судно освидетельствованию и, убедившись, что выполнены положения настоящей Конвенции, выдает или уполномочивает выдачу Международного свидетельства о грузовой марке судну и, где это применимо, подтверждает или уполномочивает подтверждение Свидетельства судну в соответствии с настоящей Конвенцией.

2 Копия свидетельства, копия акта об освидетельствовании, на основании которого производится расчет надводного борта, и копия самого расчета представляются в возможно короткий срок правительству, по просьбе которого осуществляется освидетельствование.

3 Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно было выдано по просьбе правительства государства, под флагом которого плавает или будет плавать судно. Оно имеет такую же силу и признается наравне со свидетельством, выдаваемым в соответствии со статьей 16.

4 Международное свидетельство о грузовой марке не будет выдаваться судну, которое плавает под флагом государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством.

Статья 18 Форма свидетельств

Форма свидетельств

Свидетельства составляются по форме, соответствующей образцам, приведенным в Приложении III к настоящей Конвенции. Если используемый в свидетельстве язык не является английским или французским, то его текст должен включать перевод на один из этих языков.

Статья 19 Срок действия и действительность свидетельств

Срок действия и действительность свидетельств

1 Международное свидетельство о грузовой марке должно выдаваться на период, устанавливаемый Администрацией, который не должен превышать 5 лет.

2(а) Независимо от требований пункта 1, когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах 3 месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

б) Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

с) Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за 3 месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей 5 лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

3 Если свидетельство выдается на период менее 5 лет, Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения периода действия до максимального периода, установленного в пункте 1, при условии что соответствующим образом проведены ежегодные освидетельствования, указанные в статье 14, применяемые, когда свидетельство выдается на 5-летний период.

4 Если после освидетельствования для возобновления свидетельства, упомянутого в пункте 1(б) статьи 14, новое свидетельство не может быть выдано судну до даты истечения периода действия существующего свидетельства, лицо или организация, проводящие освидетельствование, могут продлить существующее свидетельство на период, который не должен превышать 5 месяцев. Это продление должно быть подтверждено в свидетельстве и должно предоставляться только в случаях, когда не производилось никаких изменений в конструкции, оборудовании, устройствах, материалах или размерах элементов конструкции, влияющих на величину надводного борта судна.

5 Если в момент истечения периода действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, период действия свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не продлевается на период, превышающий 3 месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого продления без нового свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до даты, не превышающей 5 лет с даты истечения периода действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящей статьи, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда произведено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

7 В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения периода действия существующего свидетельства, как требуется пунктами 2, 5 и 6. В этих особых случаях новое свидетельство действительно до даты, не превышающей 5 лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное освидетельствование закончено до периода, установленного в статье 14, то:

а) ежегодная дата, указанная в свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее 3 месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;

б) последующее ежегодное освидетельствование, требуемое статьей 14, должно быть закончено в периоды, предписываемые этой статьей, используя новую ежегодную дату;

с) дата истечения срока действия свидетельства может оставаться без изменения, при условии что одно или более ежегодных освидетельствований проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными статьей 14.

9 Международное свидетельство о грузовой марке теряет силу в любом из следующих случаев:

а) в корпусе или надстройках судна были произведены существенные изменения, которые могут потребовать увеличения надводного борта;

б) устройства и средства, упомянутые в пункте 1(с) статьи 14, не содержатся в надлежащем состоянии;

с) в свидетельстве нет подтверждения о том, что судно освидетельствовано в соответствии с пунктом 1(с) статьи 14;

д) прочность конструкции судна снижена до пределов, не обеспечивающих его безопасность.

10(а) Период действия Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки, выданного Администрацией судну, освобождаемому от выполнения требований Конвенции в соответствии с пунктом 2 статьи 6, не должен превышать 5 лет. Такое свидетельство возобновляется, подтверждается, продлевается и аннулируется в том же порядке, как и Международное свидетельство о грузовой марке согласно настоящей статье.

б) Период действия Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки, выданного судну, освобождаемому от выполнения требований Конвенции в соответствии с пунктом 4 статьи 6, ограничивается продолжительностью разового рейса, для которого оно выдается.

11 Свидетельство, выданное судну Администрацией, теряет силу при передаче этого судна под флаг другого государства.

Статья 20 Признание свидетельств

Признание свидетельств

Свидетельства, выданные от имени Договаривающегося правительства в соответствии с настоящей Конвенцией, признаются другими Договаривающимися правительствами и рассматриваются для всех целей, предусмотренных настоящей Конвенцией, как имеющие такую же силу, как и Свидетельства, выданные ими самими.

Статья 21 Контроль

Контроль

1 Суда, имеющие Свидетельство, выданное в соответствии со статьей 16 или статьей 17, подлежат в портах других Договаривающихся правительств контролю, осуществляющему должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этими правительствами. Договаривающиеся правительства обеспечивают осуществление такого контроля, поскольку это разумно и целесообразно, для установления факта, что на судне имеется действительное Свидетельство в соответствии с настоящей Конвенцией. Если на судне имеется действительное Международное свидетельство о грузовой марке, то контроль ограничивается установлением того, что:

- а) судно не загружено сверх пределов, разрешаемых свидетельством,
- б) расположение грузовой марки на судне соответствует свидетельству, и
- с) судно в том, что касается условий, изложенных в пунктах 9(а) и (б) статьи 19, не подвергалось таким существенным изменениям, вследствие которых оно явно не в состоянии выйти в море без опасности для человеческой жизни.

Если на судне имеется действительное Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки, то контроль ограничивается установлением того, что соблюдены все условия, содержащиеся в этом свидетельстве.

2 Если такой контроль осуществляется в соответствии с пунктом 1(с) настоящей статьи, то он производится в такой степени, насколько это необходимо, для того, чтобы удостовериться, что судно не выйдет в море до тех пор, пока такой выход не будет безопасен для пассажиров и команды.

3 В случае, если в результате контроля, предусмотренного настоящей статьей, возникает вопрос о любого рода вмешательстве, то должностное лицо, осуществляющее такой контроль, немедленно информирует в письменной форме консула или дипломатического представителя государства, под флагом которого плавает судно, о таком решении, а также обо всех обстоятельствах, при которых вмешательство было сочтено необходимым.

Статья 22 Преимущества

Преимущества

Судно, не имеющее действительного свидетельства, выданного в соответствии с настоящей Конвенцией, не может претендовать на преимущества, предоставляемые Конвенцией.

Статья 23 Аварии

Аварии

1 Каждая Администрация обязуется производить расследование любой аварии судов, за которые она несет ответственность и которые подпадают под действие настоящей Конвенции, если она полагает, что такое расследование может помочь в определении того, какие изменения было бы желательно внести в Конвенцию.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется представлять Организации надлежащую информацию о результатах таких расследований. Доклады или рекомендации Организации, основанные на данных такой информации, не должны разглашать название либо национальную принадлежность соответствующих судов или каким-либо образом возлагать ответственность на какое-либо судно или лицо, либо предполагать такую ответственность.

Статья 24 Предыдущие договоры и конвенции

Предыдущие договоры и конвенции

1 Все другие действующие в настоящее время между правительствами - участниками настоящей Конвенции договоры, конвенции и соглашения по вопросам грузовой марки продолжают сохранять полную силу в течение их срока действия в отношении:

- а) судов, к которым настоящая Конвенция не применяется, и
- б) судов, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые в ней специально не предусматриваются.

2 Однако в тех случаях, когда такие договоры, конвенции или соглашения противоречат положениям настоящей Конвенции, преимущественную силу имеют положения настоящей Конвенции.

Статья 25 Особые правила, установленные по соглашению

Особые правила, установленные по соглашению

Если в соответствии с настоящей Конвенцией по соглашению между всеми или некоторыми Договаривающимися правительствами устанавливаются особые правила, то такие правила сообщаются Организации для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

Статья 26 Представление информации

Представление информации

1 Договаривающиеся правительства обязуются направлять и передавать на хранение Организации:

- а) достаточное количество образцов свидетельств, выдаваемых ими в соответствии с положениями настоящей Конвенции, для рассылки Договаривающимся правительствам,
- б) тексты законов, декретов, приказов, правил и других документов, изданных ими по различным вопросам применения настоящей Конвенции, и

с) список неправительственных организаций, которые уполномочены от их имени заниматься вопросами грузовой марки, для рассылки другим Договаривающимся правительствам.

2 Каждое Договаривающееся правительство соглашается передать свои нормы прочности судов любому из Договаривающихся правительств по его просьбе.

Статья 27 Подписание, принятие и присоединение

Подписание, принятие и присоединение

1 Настоящая Конвенция будет открыта для подписания в течение трех месяцев с 5 апреля 1966 года и затем будет открыта для присоединения, правительства государств - членов Организации Объединенных Наций, любого из ее специализированных учреждений, Международного агентства по атомной энергии или участники Статута Международного Суда могут стать участниками Конвенции путем:

- а) подписания без оговорки о принятии,
- б) подписания с оговоркой о принятии с последующим принятием, или
- с) присоединения.

2 Принятие или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение документа о принятии или присоединении Организации, которая информирует все правительства, подписавшие Конвенцию или присоединившиеся к ней, о каждом новом документе о принятии или присоединении и о дате его депонирования.

Статья 28 Вступление в силу

Вступление в силу

1 Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении одного года со дня, на который не менее пятнадцати правительств государств, в том числе семи государств, каждое из которых владеет торговым флотом валовой вместимостью не менее одного миллиона регистрационных тонн, подпишут ее без оговорки о принятии или сдадут на хранение Организации документы о ее принятии или присоединении в соответствии со статьей 27. Организация информирует все правительства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о дате ее вступления в силу.

2 Для правительств, сдавших на хранение Организации документы о принятии настоящей Конвенции или о присоединении к ней в течение одного года, упомянутого в пункте 1 этой статьи, принятие или присоединение вступает в силу в день вступления в силу настоящей Конвенции или по истечении трех месяцев со дня сдачи документа о принятии или присоединении, смотря по тому, что наступит позднее.

3 Для правительств, сдавших на хранение Организации документ о принятии настоящей Конвенции или о присоединении к ней после даты ее вступления в силу, Конвенция вступает в силу по истечении трех месяцев со дня депонирования такого документа.

4 После даты, на которую все меры, необходимые для вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, будут выполнены или все необходимые принятия считаются полученными в соответствии с [пунктом 2\(b\) статьи 29](#) в случае поправки путем единогласного принятия, любой документ о принятии или присоединении, сданный на хранение Организации, будет считаться относящимся к Конвенции с этой поправкой.

Статья 29 Поправки

Поправки

(Данная статья заменена статьей VI Протокола 1988 года)

Статья 30 Денонасация

Денонасация

1 Настоящая Конвенция может быть денонсирована Договаривающимся правительством в любое время по истечении пяти лет со дня вступления в силу Конвенции для этого Правительства.

2 Денонасация осуществляется путем направления письменного извещения Организации, которая информирует все Договаривающиеся правительства о таком извещении и о дате его получения.

3 Денонасация вступает в силу по истечении одного года или большего периода, который может быть обусловлен в извещении, со дня получения Организацией извещения о денонсации.

Статья 31 Приостановление

Приостановление

1 В случае вооруженных действий или других чрезвычайных обстоятельств, затрагивающих жизненные интересы государства, правительство которого является Договаривающимся правительством, последнее может приостановить действие всей или части настоящей Конвенции. Правительство, поступившее таким образом, немедленно уведомляет об этом Организацию.

2 Такое приостановление не лишает другие Договаривающиеся правительства права контроля, предусмотренного настоящей Конвенцией в отношении судов правительства, приостановившего действие Конвенции, когда такие суда находятся в их портах.

3 Приостанавливающее действие Конвенции правительство может в любое время прекратить такое приостановление, о чем немедленно сообщает Организации.

4 Организация извещает все Договаривающиеся правительства о любом приостановлении действия Конвенции или его прекращении согласно настоящей статье.

Статья 32 Территории

Территории

1(а) Организация Объединенных Наций, действуя в качестве управляющей власти какой-либо территории, или Договаривающееся правительство, несущее ответственность за внешние сношения какой-либо территории, в кратчайший срок проводит консультации с такой территорией на предмет распространения настоящей Конвенции на такую территорию и может в любое время сделать заявление путем направления Организации письменного извещения о том, что настоящая Конвенция распространяется на такую территорию.

б) Настоящая Конвенция распространяется на территорию, упомянутую в извещении, со дня его получения или со дня, который может быть указан в этом извещении.

2(а) Организация Объединенных Наций или Договаривающееся правительство, которое сделало заявление согласно пункту 1(а) этой статьи, может в любое время по истечении пяти лет со дня распространения Конвенции на территорию сделать заявление путем направления Организации письменного извещения о том, что настоящая Конвенция прекращает распространяться на территорию, упомянутую в извещении.

б) Настоящая Конвенция прекращает распространяться на упомянутую в извещении территорию по истечении одного года или большего периода, который может быть указан в этом извещении, со дня получения Организацией такого извещения.

3 Организация информирует все Договаривающиеся правительства о распространении настоящей Конвенции на территории согласно пункту 1 этой статьи, и о прекращении такого распространения согласно положениям пункта 2, указывая в каждом случае дату, начиная с которой настоящая Конвенция распространяется или прекратит распространяться на территории.

Статья 33 Регистрация

Регистрация

1 Настоящая Конвенция сдается на хранение Организации, и Генеральный Секретарь Организации передает ее заверенные копии всем правительствам, подписавшим Конвенцию, а также всем правительствам, присоединяющимся к ней.

2 Как только настоящая Конвенция вступит в силу, она будет зарегистрирована Организацией в соответствии со [статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций](#).

Статья 34 Языки

Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском* и французском языках, причем оба текста являются аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

* Текст на английском языке см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должностным образом уполномоченные на то их соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Лондоне пятого апреля 1966 года.

Приложение I. Правила определения грузовых марок

Приложение I

Глава I Общие положения

Общие положения

Правила предполагают, что род и размещение груза, балласта и т.д. обеспечивают достаточную остойчивость судна и не создают в его конструкциях чрезмерных напряжений.

Правила также предполагают, что международные требования по остойчивости и делению судна на отсеки там, где они существуют, выполнены.

Правило 1 Прочность и остойчивость судов в неповрежденном состоянии

Прочность и остойчивость судов в неповрежденном состоянии

1 Администрация должна удостовериться, что общая конструкционная прочность судна достаточна для осадки, соответствующей назначенному надводному борту.

2 Судно, спроектированное, построенное и поддерживаемое в состоянии, отвечающем соответствующим требованиям какой-либо организации, включая классификационное общество, признанное Администрацией, или применимым национальным стандартам Администрации, в соответствии с положениями правила 2-1, может рассматриваться как обеспечивающее приемлемый уровень прочности. Вышеуказанные положения применяются ко всем конструкциям, оборудованию и арматуре, если для них стандарты прочности и конструкции прямо не оговорены в данном Приложении.

3 Соответствие

а) Суда, построенные до 1 июля 2010 года, должны отвечать стандарту остойчивости в неповрежденном состоянии, приемлемому для Администрации.

б) Суда, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, должны, как минимум, отвечать требованиям [части А Кодекса ОСНС 2008](#).

Правило 2 Применение

Применение

1 Судам с механическими средствами движения, а также лихтерам, баржам или другим судам без независимых средств движения, надводный борт должен назначаться в соответствии с положениями правил 1-40 включительно.

2 Судам, перевозящим палубные лесные грузы, в дополнение к надводным бортам, указанным в пункте 1, могут быть назначены лесные надводные борта в соответствии с положениями правил 41-45.

3 Судам, спроектированным для несения парусов, которые являются единственным или дополнительным средством движения, и буксирам надводный борт назначается в соответствии с положениями правил 1-40 включительно. Дополнительный надводный борт может назначаться по требованию Администрации.

4 Судам композитной конструкции, судам из дерева или из других материалов, применение которых одобрено Администрацией, а также судам, конструкция которых делает применение положений данного Приложения нецелесообразным или практически невозможным, назначаемые надводные борта должны определяться Администрацией.

5 Правила с 10 по 26 включительно применяются к каждому судну, которому назначен минимальный надводный борт. Смягчение этих требований может быть допущено на судне, которому назначен надводный борт больше минимального, при условии что Администрация будет удовлетворена предусмотренными мерами безопасности.

6 Если назначенный летний надводный борт увеличивается таким образом, что окончательная осадка не будет более той, которая соответствует минимальному летнему надводному борту для того же самого судна, но с предполагаемой палубой надводного борта, расположенной на расстоянии ниже действительной палубы надводного борта, равной, по меньшей мере, стандартной высоте надстройки, условия назначения надводного борта в соответствии с правилами 12, с 14-1 по 20, 23, 24 и 25, как они применимы к действительной палубе надводного борта, могут быть такими, которые требуются для палубы надстройки.

7 Если специально не предусмотрено иное, правила данного Приложения применяются к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2005 года и после этой даты.

8 Для судов, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки до 1 января 2005 года, Администрация обеспечивает выполнение требований, применимых по Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, измененной [Протоколом 1988 года](#) к ней, принятым Международной конференцией по Гармонизированной системе освидетельствований и оформления свидетельств 1988 года.

9 Высокоскоростные суда, отвечающие требованиям [Международного кодекса безопасности высокоскоростных судов 2000 года](#) (Кодекс ВСС 2000), принятого Комитетом по безопасности на море Организации [резолюцией MSC.97\(73\)](#), освидетельствованные и имеющие свидетельства, предусмотренные Кодексом, считаются отвечающими требованиям данного Приложения. Свидетельства и разрешения, выданные по [Кодексу ВСС 2000](#), имеют такую же силу и такое же признание, как и свидетельства, выданные на основании данного Приложения.

Правило 2-1 Предоставление полномочий признанным организациям

Предоставление полномочий признанным организациям

Администрация предоставляет полномочия организациям, включая классификационные общества, упомянутым в статье 13 Конвенции и в правиле 1(2) в соответствии с положениями настоящей Конвенции и в соответствии с Кодексом для признанных организаций (Кодексом ПО), состоящим из части I и части II (эти положения имеют обязательную силу и должны полностью выполняться) и из части III (положения этой части имеют рекомендательный характер), принятым Организацией резолюцией MSC.349(92), в которую могут вноситься поправки, при условии что:

- а) поправки к части I и части II Кодекса ПО одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VI настоящего Протокола; и
- б) поправки к части III Кодекса ПО вносятся Комитетом по безопасности на море в соответствии с их Правилами Процедуры; и
- с) любые поправки, принятые КБМ и КЗМС, будут идентичными, вступят в силу и начнут действовать одновременно, при необходимости.

Правило 3 Определение терминов, применяемых в данных Приложениях

Определение терминов, применяемых в данных Приложениях

1 Длина

а) Длина (L) должна приниматься равной 96% полной длины по ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длине от передней кромки форштевня до оси баллера руля, взятой по той же ватерлинии, если эта длина больше.

б) Для судов, не имеющих баллера руля, длина (L) должна приниматься равной 96% длины ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта.

с) В случае, когда контур форштевня имеет вогнутую форму выше ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, то как носовой перпендикуляр полной длины, так и передняя кромка форштевня, соответственно, должны приниматься от точки, являющейся вертикальной проекцией на эту ватерлинию крайней кормовой точки контура форштевня (выше этой ватерлинии) (см. рис.3.1).

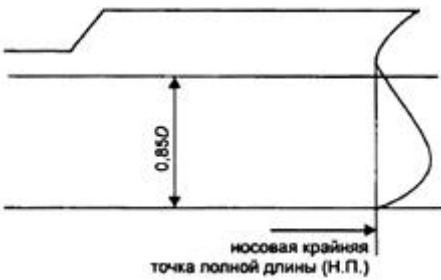


Рис.3.1

d) На судах, спроектированных с наклоном киля, ватерлиния, по которой измеряется длина судна, должна быть параллельна конструкционной ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта D_{min} , находящейся на линии, параллельной линии киля судна (включая скег), касательной к теоретической линии седловатости палубы надводного борта. Наименьшая теоретическая высота борта - высота, измеренная от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта в месте ее пересечения с обшивкой борта у борта в точке касания (см. рис.3.2).

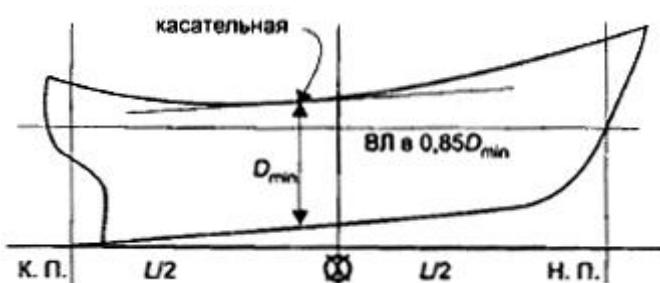


Рис.3.2

2 *Перпендикуляры.* Носовой и кормовой перпендикуляры должны приниматься в носовой и кормовой оконечностях длины (L). Носовой перпендикуляр должен совпадать с передней кромкой форштевня на ватерлинии, по которой измеряется длина.

3 *Мидель судна.* Мидель судна находится на середине длины (L).

4 *Ширина.* Шириной судна (B), если иное не оговорено особо, является наибольшая ширина судна, измеренная на миделе до теоретических обводов шпангоутов на судах с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала.

5 *Теоретическая высота борта*

а) Теоретической высотой борта является вертикальное расстояние, измеренное от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки шпунта в киле. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или, если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то высота борта измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с поверхностью киля.

b) На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения теоретических линий палубы и бортов, как если бы это было угловое соединение.

c) В случае, если палуба надводного борта имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, то теоретическая высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

6 Расчетная высота борта (D)

a) Расчетной высотой борта (D) является теоретическая высота борта на миделе плюс толщина листа палубы надводного борта у борта.

b) Расчетной высотой борта (D) на судне, имеющем закругленное соединение палубы с бортом с радиусом более 4% ширины (B) или иное необычное соединение, является высота борта судна, имеющего миделевое сечение с вертикальными бортами вверху, с такой же погибью бимса и площадью верхней части сечения, равной площади верхней части действительного миделевого сечения.

7 Коэффициент общей полноты

a) Коэффициент общей полноты (C_b) определяется по формуле:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1};$$

где ∇ - объемное водоизмещение судна без выступающих частей на судах с металлической обшивкой и объемное водоизмещение по наружную поверхность корпуса на судах с обшивкой из другого материала, принимаемые при теоретической осадке корпуса d_1 ; и где

d_1 - равняется 85% наименьшей теоретической высоты борта.

b) При расчете коэффициента общей полноты многокорпусного судна используется полная ширина (B), как она определена в пункте 4, а не ширина одного корпуса.

8 Надводный борт. Назначенный надводный борт является расстоянием, измеренным отвесно на миделе от верхней кромки палубной линии до верхней кромки соответствующей грузовой марки.

9 Палуба надводного борта

a) Палубой надводного борта является обычно самая верхняя непрерывная, открытая для воздействия погоды и моря палуба, имеющая постоянные средства закрытия всех отверстий на открытых ее частях и постоянные водонепроницаемые средства закрытия отверстий в бортах судна ниже указанной палубы.

b) Расположенная ниже палуба в качестве палубы надводного борта

По желанию судовладельца и при условии одобрения Администрацией, в качестве палубы надводного борта может быть принята палуба, расположенная ниже, при условии что последняя является сплошной и постоянной палубой, непрерывной в продольном направлении, по крайней мере, между машинным отделением и пиковыми переборками, а также непрерывной в поперечном направлении.

i) Если эта расположенная ниже палуба имеет уступы, то самая нижняя линия палубы и ее продолжение параллельно верхней части палубы, принимаются за палубу надводного борта.

ii) Когда палубой надводного борта назначается расположенная ниже палуба, то та часть корпуса, которая находится выше палубы надводного борта, рассматривается как надстройка при применении условий назначения и расчетов надводного борта. Именно от этой палубы рассчитывается надводный борт.

iii) Когда палубой надводного борта назначается расположенная ниже палуба, то последняя, как минимум, должна состоять из подходящим образом подкрепленных стрингеров по бортам судна и, в поперечном направлении, - на каждой водонепроницаемой переборке, простирающейся до верхней палубы грузовых помещений. Ширина этих стрингеров не должна быть менее той, которая позволяет удобным образом установить стрингеры с учетом конструкции и эксплуатации судна. Любое расположение стрингеров должно быть таким, чтобы они отвечали также требованиям к конструкции судна.

c) Прерывистая палуба надводного борта, палуба надводного борта с уступом

i) Если рецесс (уступ) на палубе надводного борта простирается от борта до борта и превышает в длину 1 м, то самая нижняя линия открытой палубы и продолжение этой линии параллельно верхней части палубы принимается в качестве палубы надводного борта (см. рис.3.3).

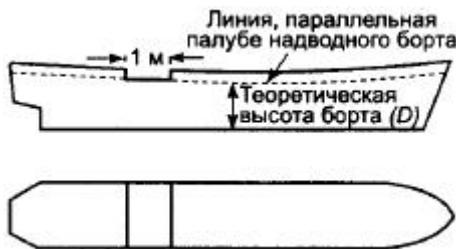


Рис.3.3

ii) Если рецесс на палубе надводного борта не простирается от борта до борта, то верхняя часть палубы принимается в качестве палубы надводного борта (см. рис.3.3).

iii) Рецессы, не простирающиеся от борта до борта на палубе, расположенной ниже открытой палубы, назначенной в качестве палубы надводного борта, могут не приниматься в расчет, при условии что все отверстия на верхней палубе оборудованы непроницаемыми при воздействии моря средствами закрытия.

iv) Должное внимание должно уделяться осушению открытых для воздействия погоды и моря рецессов и влиянию свободных поверхностей воды в них на остойчивость.

v) Положения подпунктов с (i) по (iv) включительно не предназначены для применения к землечерпалательным снарядам, грунтоотвозным шаландам или иным подобным типам судов, имеющим большие открытые трюмы, где каждый случай требует отдельного рассмотрения.

10 Надстройка:

a) Надстройкой является закрытое палубой сооружение на палубе надводного борта, простирающееся от борта до борта или не доходящее до бортов судна на расстояние не более 4% ширины (B).

b) Закрытой надстройкой является надстройка, у которой:

i) концевые переборки имеют надежную конструкцию;

ii) отверстия для доступа, если таковые имеются в этих переборках, снабжены дверями, соответствующими требованиям правила 12;

iii) все прочие отверстия в бортах или концах надстроек снабжены надежными, непроницаемыми при воздействии моря средствами закрытия.

Средняя надстройка и ют не должны рассматриваться как закрытые, если для экипажа не обеспечен, из любого места на самой верхней непрерывной открытой палубе или места, расположенного выше нее, доступ в машинное отделение и прочие рабочие помещения внутри этих надстроек другими путями во все время, когда отверстия в переборках закрыты.

c) Высотой надстройки является минимальное вертикальное расстояние, измеренное у борта от верхней кромки бимса палубы надстройки до верхней кромки бимса палубы надводного борта.

d) Длиной надстройки (S) является средняя длина той части надстройки, которая находится в пределах длины (L).

e) Средняя надстройка. Средняя надстройка - надстройка, которая не доходит до носового или кормового перпендикуляра.

f) Ют. Ют - надстройка, которая простирается от кормового перпендикуляра в нос до точки, расположенной в корму от носового перпендикуляра. Ют может начинаться от точки, расположенной в корму от кормового перпендикуляра.

g) Бак. Бак - надстройка, которая простирается от носового перпендикуляра в корму до точки, расположенной в нос от кормового перпендикуляра. Бак может начинаться от точки, расположенной в нос от носового перпендикуляра.

h) Полная надстройка. Полная надстройка - надстройка, которая, как минимум, простирается от носового до кормового перпендикуляра.

i) Возвышенный квартердек. Возвышенный квартердек - надстройка, простирающаяся в нос от кормового перпендикуляра, высотой, как правило, меньше, чем обычная надстройка, имеющая сплошную носовую переборку (бортовые иллюминаторы неоткрываемого типа с надежными глухими крышками и горловины с крышками на болтах) (см. рис.3.4). Если носовая переборка не является сплошной из-за наличия дверей или других отверстий для доступа, эта надстройка считается ютом.

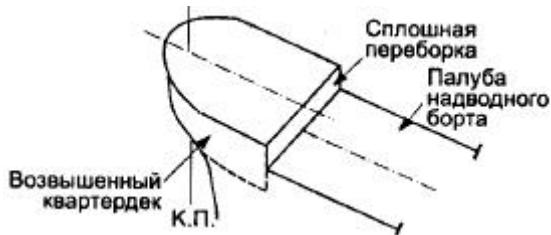


Рис.3.4

11 *Палуба надстройки.* Палуба надстройки - палуба, образующая верхнюю границу надстройки.

12 *Гладкопалубное судно.* Гладкопалубным считается судно, не имеющее надстроек на палубе надводного борта.

13 *Непроницаемый при воздействии моря.* Термин *непроницаемый при воздействии моря* относится к надводной части судна и означает, что при любом состоянии моря вода не проникнет внутрь судна.

14 *Водонепроницаемый.* Термин *водонепроницаемый* означает способный предотвратить поступление воды через конструкцию в любом направлении с достаточным пределом сопротивления давлению максимальной высоты столба воды, которому она может быть подвергнута.

15 *Колодец* - любой район на палубе, не защищенный от непогоды, где может скапливаться вода. Колодцами считаются районы палубы, ограниченные с двух или более сторон сооружениями на палубе.

16 Кодекс ОСНС 2008 означает [Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года](#), состоящий из вводной части, [части А](#) (положения которой рассматриваются как обязательные) и [части В](#) (положения которых рассматриваются как рекомендательные), принятый [результатом MSC.267\(85\)](#), при условии что:

.1 поправки к вводной части и [части А Кодекса](#) принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VI Протокола 1988 года, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению В к Протоколу; и

.2 поправки к части В Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

1 7 *Проверка* означает систематический, независимый и документированный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.

18 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. "Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО", принятые Организацией резолюцией A.1067(28).

1 9 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

20 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

Правило 4 Палубная линия

Палубная линия

Палубной линией является горизонтальная линия длиной 300 мм и шириной 25 мм. Она должна наноситься на миделе с каждого борта судна, и ее верхняя кромка должна обычно проходить через точку, в которой продолженная наружу верхняя поверхность палубы надводного борта пересекается с наружной поверхностью обшивки судна (см. рис.4.1); предусматривается, что палубная линия может быть нанесена, исходя из другой установленной точки на судне, при условии, что надводный борт соответственно исправлен. Положение упомянутой точки относительно палубы надводного борта должно быть во всех случаях указано в Международном свидетельстве о грузовой марке.

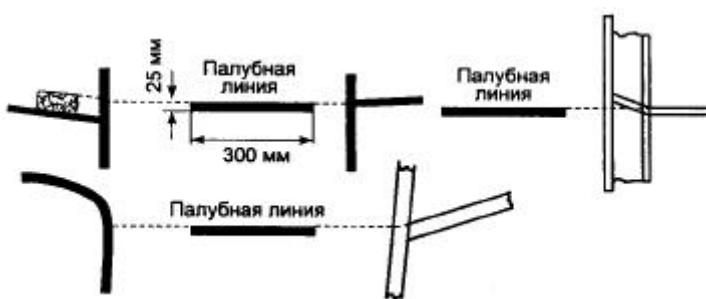


Рис.4.1. Палубная линия

Правило 5 Знак грузовой марки

Знак грузовой марки

Знак грузовой марки должен представлять собой кольцо с наружным диаметром 300 мм и шириной 25 мм, которое пересекается горизонтальной линией длиной 450 мм и шириной 25 мм так, что верхняя кромка этой горизонтальной линии проходит через центр кольца. Центр кольца должен быть помещен на миделе судна и на расстоянии, равном назначенному летнему надводному борту, измеренному вертикально вниз от верхней кромки палубной линии (как показано на рис.6.1).

Правило 6 Марки, применяемые со знаком грузовой марки

Марки, применяемые со знаком грузовой марки

1 Марки, которые отмечают грузовые ватерлинии, назначенные в соответствии с данными правилами, должны быть горизонтальными линиями, длиной 230 мм и шириной 25 мм, которые, если другое не оговорено особо, наносятся в нос и перпендикулярно к вертикальной линии шириной 25 мм, проведенной на расстоянии 540 мм в нос от центра кольца (как показано на рис.6.1).

2 Применяют следующие марки:

а) Летняя грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, которая проходит через центр кольца, а также линией, отмеченной S.

b) Зимняя грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной W.

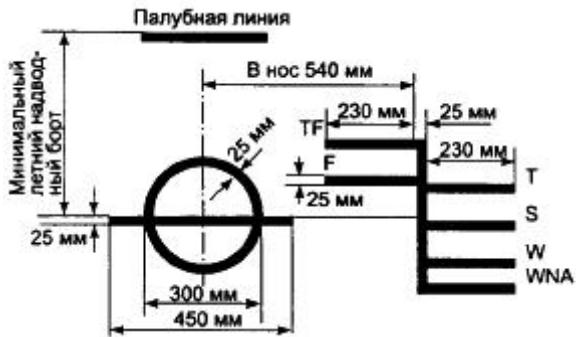


Рис.6.1. Знак грузовой марки и линии, применяемые с этим знаком

c) Зимняя грузовая марка для Северной Атлантики, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной WNA.

d) Тропическая грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной T.

e) Грузовая марка для пресной воды летом, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной F. Грузовая марка для пресной воды летом наносится в корму от вертикальной линии. Разность между грузовой маркой для пресной воды летом и летней грузовой маркой представляет поправку для загрузки в пресной воде для других грузовых марок.

f) Тропическая грузовая марка для пресной воды, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной TF, нанесенной в корму от вертикальной линии.

3 Если назначаются лесные надводные борта в соответствии с данными правилами, лесные грузовые марки должны наноситься в дополнение к обычным грузовым маркам. Эти марки должны быть горизонтальными линиями длиной 230 мм и шириной 25 мм, которые, если другое не оговорено особо, наносятся в корму и перпендикулярно к вертикальной линии шириной 25 мм, проведенной на расстоянии 540 мм в корму от центра кольца (как показано на рис.6.2).

4 Применяются следующие лесные грузовые марки:

a) Летняя лесная грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LS.

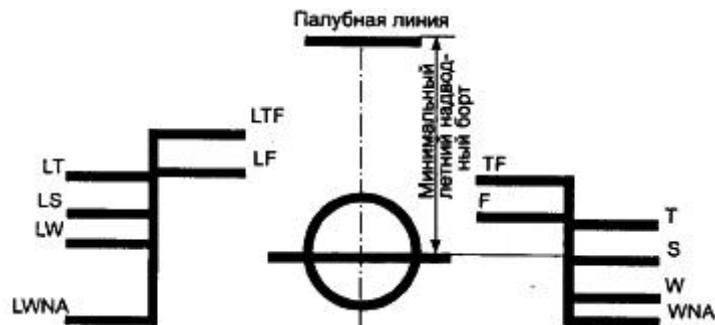


Рис.6.2. Знак лесной грузовой марки и линии, применяемые с этим знаком

b) Зимняя лесная грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LW.

c) Зимняя лесная грузовая марка для Северной Атлантики, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LWNA.

d) Тропическая лесная грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LT.

e) Лесная грузовая марка для пресной воды летом, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LF и нанесенной в нос от вертикальной линии. Разность между лесной грузовой маркой для пресной воды летом и летней лесной грузовой маркой представляет поправку для загрузки в пресной воде для других лесных грузовых марок.

f) Тропическая лесная грузовая марка для пресной воды, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной LTF, нанесенной в нос от вертикальной линии.

5 Если характеристики судна, условия его эксплуатации или навигационные ограничения делают неприменимыми какие-либо сезонные линии, то такие линии могут не наноситься.

6 Если назначенный судну надводный борт больше минимального, так что грузовая марка находится на уровне, соответствующем или ниже самой низкой сезонной грузовой марки, назначенной согласно настоящему Протоколу для минимального надводного борта, то следует наносить только грузовую марку для пресной воды.

7 В случаях, когда зимняя грузовая марка для Северной Атлантики совмещается с зимней грузовой маркой у той же вертикальной линии, эта грузовая марка отмечается W.

8 Альтернативные/дополнительные грузовые марки, требуемые другими действующими международными конвенциями, могут наноситься перпендикулярно к и в корму от вертикальной линии, определенной в пункте 1.

Правило 7 Знак организации, назначившей грузовую марку

Знак организации, назначившей грузовую марку

Знак организации, назначившей грузовую марку, может наноситься по сторонам кольца грузовой марки над горизонтальной линией, которая проходит через центр кольца, либо над и под этой линией. Он должен состоять не более чем из четырех букв, являющихся начальными буквами названия организации и имеющих высоту 115 мм и ширину 75 мм.

Правило 8 Детали нанесения марок

Детали нанесения марок

Кольцо, линии и буквы должны быть нанесены белой или желтой краской на темном фоне или черной краской на светлом фоне. Кроме того, они должны быть отмечены на бортах судов способом, обеспечивающим их долговечность в соответствии с требованиями Администрации. Марки должны быть хорошо заметны и, при необходимости, с этой целью должны быть предприняты специальные меры.

Правило 9 Проверка марок

Проверка марок

Международное свидетельство о грузовой марке не должно выдаваться на судно до тех пор, пока должностное лицо или инспектор, действующие в соответствии с положениями статьи 13 Конвенции, не удостоверят, что марки нанесены на бортах судна правильно и способом, обеспечивающим их долговечность.

Глава II Условия назначения надводного борта

Условия назначения надводного борта

Правило 10 Информация, представляемая капитану

Информация, представляемая капитану

1 Капитану каждого нового судна должна быть представлена информация для обеспечения загрузки и балластировки судна таким образом, чтобы избежать появления неприемлемых напряжений в конструкции судна. Это требование не применяется к судам определенной длины, конструкции или класса, если Администрация считает это ненужным.

2 Информация представляется капитану по форме, одобренной Администрацией или признанной организацией. Информация об остойчивости и информация о загрузке, которая также связана с прочностью корпуса, если она требуется по пункту 1, должны находиться на судне постоянно вместе с доказательством того, что вся информация одобрена Администрацией.

3 Судно, для которого согласно действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море не требуется проведение кренования, после окончания постройки должно:

а) быть подвергнуто кренованию, и действительное водоизмещение и положение центра тяжести должны быть определены для состояния судна порожнем;

б) в случае одобрения Администрацией, быть освобожденным после окончания постройки от кренования, при условии что основные данные о его остойчивости получены по результатам кренования другого судна той же серии и если показано, к удовлетворению Администрации, что достоверная информация об остойчивости для данного судна может быть получена на основании таких исходных данных;

с) в случае решения Администрации о том, что проведение кренования не является практически возможным или безопасным, или приводит к неверным результатам из-за специфичных пропорций, устройств, прочности или формы корпуса, характеристики судна порожнем определяются подробной оценкой нагрузок, подтвержденной освидетельствованием судна порожнем;

d) снабжаться такой информацией* для использования капитаном, какая необходима, чтобы дать ему возможность быстрыми и простыми способами получить точные сведения по остойчивости судна при всех условиях, которые возможны при обычной эксплуатации; и

* См. "Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года", принятый [резолюцией MSC.267\(85\)](#) Организации, с поправками.

е) иметь постоянно на борту одобренную информацию об остойчивости, содержащую подтверждение того, что эта информация одобрена Администрацией.

4 Если на судне произведено какое-либо переоборудование, отражающееся на представленной ранее капитану информации о загрузке или информации об остойчивости, эта информация должна быть исправлена. При необходимости, судно должно быть вновь подвергнуто кренованию.

Правило 11 Концевые переборки надстроек

Концевые переборки надстроек

Переборки на открытых концах закрытых надстроек должны иметь приемлемый уровень прочности.

Правило 12 Двери

Двери

1 Все отверстия для доступа в концевых переборках закрытых надстроек должны быть снабжены дверями из стали или другого эквивалентного материала, имеющими окантовку, постоянно и прочно прикрепленными к переборке; двери должны быть подкреплены и устроены так, чтобы вся конструкция имела такую же прочность, как переборка, не имеющая отверстий, и при закрытой двери была бы непроницаема при воздействии моря. Средства, обеспечивающие непроницаемость этих дверей, должны состоять из зажимов и уплотнений или других равноценных средств и должны быть постоянно прикреплены к переборке или к самим дверям, а двери должны быть устроены так, чтобы они могли открываться, закрываться и задраиваться с обеих сторон переборки.

2 Если иное не разрешено Администрацией, двери должны открываться наружу, чтобы обеспечить дополнительную защиту от воздействия моря.

3 Если специально в данных правилах не оговорено иное, высота комингсов отверстий для доступа в переборках по концам закрытых надстроек должна быть не менее 380 мм над палубой.

4 Не должны, как правило, использоваться съемные комингсы. Однако, чтобы облегчить погрузку/выгрузку тяжелых запасных частей или чего-либо подобного, могут устанавливаться съемные комингсы, при соблюдении следующих условий:

а) они должны быть установлены до отхода из порта; и

б) они должны иметь прокладку и крепиться близкорасположенными сквозными болтами.

Правило 13 Расположение грузовых люков, дверей и вентиляторов

Расположение грузовых люков, дверей и вентиляторов

Для применения данных правил установлены следующие два района расположения грузовых люков, дверей и вентиляторов:

Район 1 - Открытые палубы надводного борта и возвышенных квартирдеков, а также открытые палубы надстроек, расположенные в пределах одной четверти длины судна от носового перпендикуляра.

Район 2 - Открытые палубы надстройки, расположенные в корму вне пределов одной четверти длины судна от носового перпендикуляра и находящиеся на высоте, равной стандартной высоте надстройки над палубой надводного борта.

Открытые палубы надстройки, расположенные в пределах одной четверти длины судна от носового перпендикуляра и находящиеся, по меньшей мере, выше палубы надводного борта на высоте, равной двум стандартным высотам надстройки.

Правило 14 Грузовые и другие люки

Грузовые и другие люки

1 Конструкция и средства обеспечения непроницаемости при воздействии моря грузовых и других люков, расположенных в районах 1 и 2, должны быть, по крайней мере, равноценными требуемым правилом 16, если только применение правила 15 к таким люкам не разрешено Администрацией.

2 Комингсы и крышки незащищенных люков на палубах выше палубы надстроек должны удовлетворять требованиям Администрации.

Правило 14-1 Комингсы люков

Комингсы люков

1 Комингсы люков должны быть надежной конструкции в соответствии с их расположением, а их высота над палубой должна быть, по крайней мере, следующей:

- a) 600 мм - расположенных в районе 1; и
- b) 450 мм - расположенных в районе 2.

2 В случае люков, отвечающих правилу 16.2-16.5, высота этих комингсов может быть уменьшена, или комингсы могут отсутствовать, при условии что, к удовлетворению Администрации, безопасность судна не ухудшится при любом состоянии моря.

Правило 15 Люки, закрытые съемными крышками, непроницаемость которых при воздействии моря обеспечена брезентами и прижимными устройствами

Люки, закрытые съемными крышками, непроницаемость которых при воздействии моря обеспечена брезентами и прижимными устройствами

Крышки люков

1 Ширина каждой опорной поверхности люковых крышек должна быть не менее 65 мм.

2 Если крышки люков деревянные, то их толщина после обработки должна быть не менее 60 мм при пролете не более 1,5 м.

3 Если крышки сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузки в соответствии с требованием правила 16.2-16.4 с запасом прочности 1,25 по отношению к наименьшему значению верхнего предела текучести материала. Они должны быть так спроектированы, чтобы при указанных нагрузках прогиб не превышал 0,0056 пролета.

Съемные бимсы

4 Если съемные бимсы для поддержания крышек люков сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузку не менее $3,5 \text{ т}/\text{м}^2$ для люков, расположенных в районе 1, и не менее $2,6 \text{ т}/\text{м}^2$ для люков, расположенных в районе 2, с запасом прочности 1,47 по отношению к наименьшему значению верхнего предела текучести материала. Они должны быть так спроектированы, чтобы прогиб при этих нагрузках не превышал 0,0044 пролета.

5 Расчетные нагрузки для люков, расположенных в районе 1, могут быть уменьшены до $2,0 \text{ т}/\text{м}^2$ на судах длиной 24 м и должны быть не менее $3,5 \text{ т}/\text{м}^2$ на судах длиной 100 м. Соответствующие нагрузки для люков, расположенных в районе 2, могут быть уменьшены до $1,5 \text{ т}/\text{м}^2$ и $2,6 \text{ т}/\text{м}^2$ соответственно. Во всех случаях значения для промежуточных длин должны быть получены линейной интерполяцией.

Коробчатые крышки

6 Если коробчатые крышки, применяемые вместо съемных бимсов и крышек, сделаны из мягкой стали, их прочность должна быть рассчитана на нагрузки в соответствии с требованием правила 16.2-16.4 с запасом прочности 1,47 по отношению к наименьшему значению верхнего предела текучести материала. Они должны быть так спроектированы, чтобы прогиб не превышал 0,0044 пролета. Толщина листов из мягкой стали, образующих верх крышек, должна быть не менее 1% расстояния между ребрами жесткости или 6 мм в зависимости от того, что больше.

7 Прочность и жесткость крышек, сделанных не из мягкой стали, а из другого материала, должны быть эквивалентны сделанным из мягкой стали и удовлетворять Администрацию.

Опоры или гнезда

8 Опоры или гнезда для съемных бимсов должны быть надежной конструкции и должны обеспечивать надежную установку и крепление бимсов. Если применяются бимсы скатывающегося типа, то устройства должны обеспечивать надлежащее расположение бимсов при закрытом люке.

Скобы

9 Скобы должны соответствовать конусности клиньев. Они должны быть шириной не менее 65 мм, и расстояние между их центрами должно быть не более 600 мм; крайние скобы должны быть установлены на расстоянии не более 150 мм от углов люка по каждой продольной и поперечной стороне.

Шины и клинья

10 Шины и клинья должны быть надежными и находиться в хорошем состоянии. Клинья должны быть из твердого дерева или иного равноценного материала. Они должны иметь конусность не более 1:6 и толщину тонкого конца не менее 13 мм.

Брезенты

11 Для каждого люка, расположенного в районах 1 и 2, должно быть не менее двух слоев брезента в хорошем состоянии. Брезенты должны быть водонепроницаемыми и достаточно прочными. Они должны быть сделаны из материала, по меньшей мере, одобренного стандартного веса и качества.

Крепление люковых крышек

12 Для всех люков, расположенных в районах 1 и 2, должны быть предусмотрены стальные полосы или другие равноценные средства для надежного и независимого крепления каждой секции люковых крышек поверх брезентов после установки шин. Крышки люков, имеющие длину более 1,5 м, должны быть закреплены, по меньшей мере, двумя такими приспособлениями.

Правило 16 Люки, закрытые непроницаемыми при воздействии моря крышками из стали или другого равноценного материала

Люки, закрытые непроницаемыми при воздействии моря крышками из стали или другого равноценного материала

1 Все люки, расположенные в районах 1 и 2 оборудуются крышками из стали или другого равноценного материала. За исключением предусмотренного в правиле 14.2, такие крышки должны быть непроницаемыми при воздействии моря и снабжены зажимами и уплотнениями. Средства крепления и поддержания непроницаемости при воздействии моря должны удовлетворять требованиям Администрации. Устройства должны обеспечивать поддержание непроницаемости при любом состоянии моря, и в этих целях должны проводиться испытания на непроницаемость при первоначальном освидетельствовании и могут проводиться при ежегодном освидетельствовании и освидетельствовании для возобновления свидетельства или через более короткие промежутки времени.

Минимальные расчетные нагрузки для крышек люков

2 На судах длиной 100 м и более:

а) Крышки люков района 1, расположенные в носовой части одной четвертой длины судна рассчитываются на волновую нагрузку на носовом перпендикуляре по следующему уравнению:

$$\text{Нагрузка} = 5 + \alpha (L_{\text{H}} - 100), \text{ т/м}^2$$

где:

L_{H} - (L) для судов длиной не более 340 м, но не менее 100 м, и равняется 340 м для судов длиной более 340 м;

L - длина судна, м, определенная в правиле 3;

α - приводится в таблице 16.1,

и линейно снижается до 3,5 т/м² в конце одной четвертой длины, как показано в таблице 16.2. Расчетная нагрузка, используемая для каждой секции крышек люков, должна приниматься равной той, которая определена в ее средней части.

b) Все другие крышки люков района 1 рассчитываются на нагрузку $3,5 \text{ т}/\text{м}^2$.

c) Крышки люков района 2 рассчитываются на нагрузку $2,6 \text{ т}/\text{м}^2$.

d) Если люк района 1 расположен выше, по меньшей мере, на стандартную высоту надстройки над палубой надводного борта, он может рассчитываться на нагрузку $3,5 \text{ т}/\text{м}^2$.

Таблица 16.1.

Таблица 16.1

	α
Суда с надводным бортом типа "В"	0,0074
Суда, которым назначен уменьшенный надводный борт по правилам 27.9 или .10	0,0363

3 На судах длиной 24 м:

a) Крышки люков района 1, расположенные в носовой части одной четвертой длины судна, рассчитываются на волновую нагрузку $2,43 \text{ т}/\text{м}^2$ на носовом перпендикуляре и которая линейно снижается до $2,0 \text{ т}/\text{м}^2$ в конце одной четвертой длины, как показано в таблице 16.2. Расчетная нагрузка, используемая для каждой секции крышек люков, должна приниматься равной той, которая определена в ее средней части.

b) Все другие крышки люков района 1 рассчитываются на нагрузку $2,0 \text{ т}/\text{м}^2$.

c) Крышки люков района 2 рассчитываются на нагрузку $1,5 \text{ т}/\text{м}^2$.

d) Если люк района 2 расположен выше палубы надводного борта на высоте, равной по меньшей мере стандартной высоте надстройки, он может рассчитываться на нагрузку $2,0 \text{ т}/\text{м}^2$.

4 На судах длиной от 24 до 100 м в районе от носового перпендикуляра до одной четвертой длины судна волновая нагрузка принимается линейной интерполяцией величин из таблицы 16.2.

Таблица 16.2.

Таблица 16.2

	Продольное местоположение		
	Носовой перпендикуляр	$0,25L$	В корму от $0,25L$
$L > 100$ м			
Палуба надводного борта	Уравнение 16.2(а)	B	$3,5 \text{ т/м}^2$
Палуба надстройки	$3,5 \text{ т/м}^2$		$2,6 \text{ т/м}^2$
$L = 100$ м			
Палуба надводного борта	$5,0 \text{ т/м}^2$	$3,5 \text{ т/м}^2$	$3,5 \text{ т/м}^2$
Палуба надстройки	$3,5 \text{ т/м}^2$		$2,6 \text{ т/м}^2$
$L = 24$ м			
Палуба надводного борта	$2,43 \text{ т/м}^2$	$2,0 \text{ т/м}^2$	$2,0 \text{ т/м}^2$
Палуба надстройки	$2,0 \text{ т/м}^2$		$1,5 \text{ т/м}^2$

5 Все крышки люков проектируются так, чтобы:

- a) максимальное напряжение, определенное в соответствии с вышеуказанными нагрузками, с запасом прочности 1,25, не превышало минимального верхнего предела текучести материала и критического напряжения при потере устойчивости;
 - b) прогиб не превышал 0,0056 пролета;
 - c) стальная обшивка верха крышек имела толщину не менее 1% от пролета между ребрами жесткости или 6 мм, смотря по тому что больше; и
 - d) имелся соответствующий припуск на коррозию.
- Устройства крепления*

6 Средства крепления крышек и поддержания их непроницаемости при воздействии моря, иные чем зажимы и уплотнения, должны удовлетворять требованиям Администрации.

7 Крышки люков, опирающиеся на комингсы, должны крепиться в их закрытом положении средствами, способными противостоять горизонтальным нагрузкам при любом состоянии моря.

Правило 17 Отверстия в машинном отделении

Отверстия в машинном отделении

1 Отверстия, ведущие в машинное отделение, расположенные в районе 1 или 2, должны иметь надлежащую окантовку и должны быть надежно защищены стальными шахтами достаточной прочности, а в тех случаях, когда эти шахты не защищены другими конструкциями, их прочность должна быть специально рассмотрена. Отверстия для доступа в таких шахтах должны быть снабжены дверями, удовлетворяющими требованиям правила 12.1, комингсы которых должны быть высотой не менее 600 мм над палубой для отверстий, расположенных в районе 1, и не менее 380 мм для отверстий, расположенных в районе 2. Прочие отверстия в таких шахтах должны быть снабжены равноценными крышками, постоянно прикрепленными на своих местах.

2 Для судов с назначенными надводными бортами менее взятых из таблицы 28.2 правила 28, если шахты машинного отделения не защищены другими сооружениями, требуются двойные двери (т.е. внутренняя и внешняя, отвечающие требованиям правила 12.1). Обеспечивается комингс внутренней двери высотой 230 мм в сочетании с комингсом внешней - высотой 600 мм.

3 Комингсы котельных люков, дымовых труб и вентиляторов машинных отделений на открытых частях палубы надводного борта или надстроек должны возвышаться над палубой настолько, насколько это целесообразно и практически возможно. Как правило, вентиляторы, необходимые для непрерывного снабжения воздухом машинного отделения, должны иметь комингсы достаточной высоты, чтобы отвечать требованиям правила 19.3, без необходимости установки средств закрытия, непроницаемых при воздействии моря. Вентиляторы, необходимые для непрерывного снабжения воздухом помещения аварийного генератора, если оно учитывается в плавучести при расчетах остойчивости или защищает отверстие, ведущее вниз, должны иметь комингсы достаточной высоты, чтобы отвечать требованиям правила 19.3, без необходимости установки средств закрытия, непроницаемых при воздействии моря.

4 Если из-за размеров судна и его устройства это требование невыполнимо по практическим соображениям, Администрация может разрешить меньшую высоту комингсов вентиляторов машинного отделения и помещения аварийного генератора, оборудованных средствами закрытия, непроницаемыми при воздействии моря, согласно требованиям правила 19.4, в сочетании с иными подходящими устройствами по обеспечению бесперебойной и достаточной вентиляции этих помещений.

5 Отверстия котельных люков должны иметь прочные крышки из стали или другого равноценного материала, постоянно прикрепленные на своих местах и обеспечивающие непроницаемость при воздействии моря.

Правило 18 Разные отверстия в палубах надводного

борта и надстроек

Разные отверстия в палубах надводного борта и надстроек

1 Горловины и палубные иллюминаторы, расположенные в районе 1 или 2, или внутри любых надстроек, кроме закрытых, должны закрываться прочными крышками, которые могут водонепроницаемо задраиваться. Если крышки не закрепляются близко расположенными болтами, то они должны быть постоянно прикреплены.

2 Другие отверстия в палубах надводного борта, кроме грузовых люков, отверстий в машинные отделения, горловин и палубных иллюминаторов, должны быть защищены закрытой надстройкой, или рубкой, или сходным тамбуром равнозадельной прочности и непроницаемыми при воздействии моря. Подобным образом, любые такие отверстия в открытой палубе надстроек, в верхнем настиле рубки на палубе надводного борта, которые служат для доступа в помещение под палубой надводного борта или помещение внутри закрытой надстройки, должны быть защищены прочной рубкой или сходным тамбуром. Дверные отверстия в таких рубках или сходных тамбурах, обеспечивающих доступ к трапам, ведущим вниз, должны быть снабжены дверями, удовлетворяющими требованиям правила 12.1. Вместо этого, если трапы в рубке заключены в надлежащим образом устроенных тамбурах, оборудованных дверями, отвечающими требованиям правила 12.1, нет необходимости в том, чтобы внешняя дверь была непроницаемой при воздействии моря.

3 Отверстия в верхнем настиле рубки на возвышенном квартердеке или в надстройке высотой менее стандартной высоты, расположенные на высоте, равной или большей чем стандартная высота квартердека, должны обеспечиваться приемлемыми средствами закрытия, но нет необходимости в том, чтобы они защищались эффективной рубкой или сходным тамбуром, как определено в этом правиле, при условии что высота рубки равна, по меньшей мере, стандартной высоте надстройки. Отверстия в верхнем настиле рубки, высота которой менее стандартной высоты надстройки, могут рассматриваться подобным же образом.

4 Высота комингсов дверных вырезов в сходных тамбурах, расположенных в районе 1, должна быть не менее 600 мм над палубой. Высота комингсов, расположенных в районе 2, должна быть не менее 380 мм.

5 Если доступ обеспечивается с палубы, расположенной выше, в качестве альтернативы доступу с палубы надводного борта согласно правилу 3.10(b), тогда высота комингсов средней надстройки или юта должна быть 380 мм. То же самое применяется к рубкам на палубе надводного борта.

6 Если доступ не обеспечивается с палубы, расположенной выше, высота комингсов дверных вырезов в рубках на палубе надводного борта должна быть 600 мм.

7 Если средства закрытия отверстий для доступа в надстройках и рубках не соответствуют требованиям правила 12.1, внутренние проемы дверей считаются открытыми непогоде (т.е. считаются расположенными на открытой палубе).

Правило 19 Вентиляторы

Вентиляторы

1 Расположенные в районе 1 или 2 вентиляторы помещений, находящихся под палубой надводного борта или под палубами закрытых надстроек, должны иметь комингсы из стали или другого эквивалентного материала прочной конструкции, надежно присоединенные к палубе. В районе 1 вентиляторы должны иметь комингсы высотой не менее 900 мм над палубой; в районе 2 - не менее 760 мм. Если высота какого-либо комингса вентилятора превышает 900 мм над палубой, он должен быть специально подкреплен.

2 Вентиляторы, проходящие через любые надстройки, кроме закрытых, должны иметь на палубе надводного борта прочные комингсы из стали или другого равноценного материала.

3 Вентиляторы, расположенные в районе 1, комингсы которых возвышаются над палубой более чем на 4,5 м, и вентиляторы, расположенные в районе 2, комингсы которых возвышаются над палубой более чем на 2,3 м, могут не иметь закрывающих устройств, если этого специально не потребует Администрация.

4 Кроме вентиляторов, указанных в пункте 3, отверстия вентиляторов должны быть снабжены надежными закрывающими устройствами, непроницаемыми при воздействии моря, из стали или другого равноценного материала. На судах длиной менее 100 м закрывающие устройства должны быть постоянно прикреплены; на других судах, если это не предусмотрено, они должны удобно храниться вблизи вентиляторов, для которых они предназначены.

5 Для открытых непогоде участков Администрация может потребовать увеличения высоты комингсов.

Правило 20 Воздушные трубы

Воздушные трубы

1 Если воздушные трубы балластных и других цистерн возвышаются над палубами надводного борта или надстроек, открытые части труб должны быть прочной конструкции; высота от палубы до точки, откуда вода может стекать вниз, должна быть не менее 760 мм на палубе надводного борта и 450 мм на палубе надстроек.

2 Если эти высоты могут помешать работам на судне, может быть одобрена меньшая высота, при условии что Администрация удовлетворена тем, что закрывающие устройства и другие обстоятельства оправдывают принятие меньшей высоты.

3 Должны обеспечиваться автоматические устройства закрывания воздушных труб.

4 На танкерах могут допускаться дыхательные клапаны.

Правило 21 Грузовые порты и другие подобные отверстия

Грузовые порты и другие подобные отверстия

1 Грузовые порты и другие подобные отверстия в бортах судов ниже палубы надводного борта должны быть снабжены дверями, спроектированными таким образом, чтобы обеспечить такую же водонепроницаемость и конструктивную прочность, как и окружающая обшивка корпуса судна. Если иное не разрешено Администрацией, двери должны открываться наружу. Число этих отверстий должно быть минимальным, насколько это совместимо с конструкцией и надлежащей эксплуатацией судна.

2 Если иное не разрешено Администрацией, нижняя кромка таких отверстий, ссылка на которые делается в пункте 1, не должна быть ниже линии, проведенной параллельно палубе надводного борта у борта, имеющей самую нижнюю точку не менее 230 мм выше верхней кромки самой высокой грузовой марки.

3 Там, где разрешено устраивать грузовые порты и другие подобные отверстия с их нижними кромками, расположенными ниже чем это указано в пункте 2, оборудуются дополнительные элементы для поддержания водонепроницаемости.

4 Установка второй двери равноценной прочности и водонепроницаемости является одним из приемлемых решений. В отсеке между этими двумя дверями обеспечивается устройство обнаружения протечек. Должно быть устроено осушение этого отсека в льялы, управляемое легкодоступным клапаном с винтовым штоком. Внешняя дверь должна открываться наружу.

5 Устройство носовых (наружных и внутренних), бортовых и кормовых дверей и их крепление должны отвечать требованиям признанной организации или применимым национальным стандартам Администрации, обеспечивающим равноценный уровень безопасности.

Правило 22 Шпигаты, приемные и отливные отверстия

Шпигаты, приемные и отливные отверстия

1(а) Отливные отверстия, проходящие через наружную обшивку судна из помещений, расположенных ниже палубы надводного борта, или из надстроек и рубок на палубе надводного борта, снабженных дверями, удовлетворяющими требованиям правила 12, должны, за исключением предусмотренных в пункте 2, быть снабжены надежными и доступными средствами для предотвращения проникновения воды внутрь. Как правило, каждое отдельное отливное отверстие должно иметь один автоматический невозвратный клапан с принудительным средством закрывания его с места, расположенного выше палубы надводного борта. Если внутренний конец сливного трубопровода расположен по меньшей мере на $0,01L$ выше летней грузовой марки, трубопровод может иметь два автоматических невозвратных клапана без принудительных средств закрывания. Если это расстояние превышает $0,02L$, может быть установлен один автоматический невозвратный клапан без принудительных средств закрывания. Средства для управления клапаном с принудительным закрыванием должны быть легко доступны и снабжены указателем, показывающим, открыт клапан или закрыт.

б) Допускается один автоматический невозвратный клапан и один перепускной клапан, управляемые с места, расположенного выше палубы надводного борта, вместо одного автоматического клапана с принудительным средством закрывания.

с) Если требуются два автоматических невозвратных клапана, клапан у борта должен всегда быть доступен для осмотра в условиях эксплуатации (т.е. клапан у борта должен быть выше уровня тропической грузовой марки). Если это требование невыполнимо с практической точки зрения, клапан у борта может не располагаться выше уровня тропической грузовой марки, при условии что между этими двумя автоматическими невозвратными клапанами установлен перепускной клапан с местным управлением.

д) Если сливы санитарной системы и шпигатов проходят через обшивку корпуса в районе машинных помещений, допускается установка клапана с местным принудительным средством закрывания на обшивке, совместно с невозвратным клапаном у борта. Управление этими клапанами должно осуществляться в легкодоступном месте.

е) Если судну назначается лесной надводный борт, местоположение приемного конца отливных трубопроводов увязывается с летней лесной грузовой маркой.

ф) Требования в отношении невозвратных клапанов применяются только к тем отливным отверстиям, которые остаются открытыми в ходе обычной эксплуатации судна. Для отливных отверстий, которые при нахождении судна в море должны быть закрытыми, допускается единственный клапан с винтовым штоком, управляемый с палубы.

г) Таблица 22.1 представляет приемлемые устройства шпигатов, приемных и отливных отверстий.

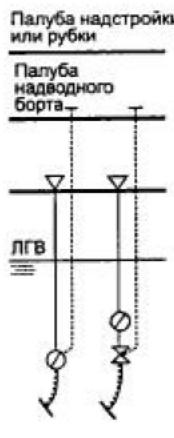
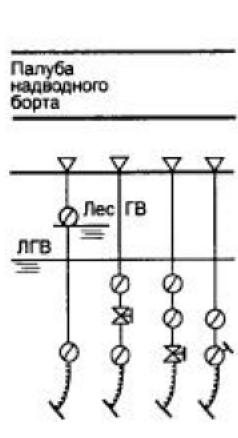
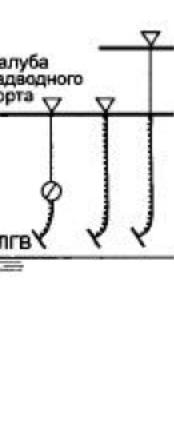
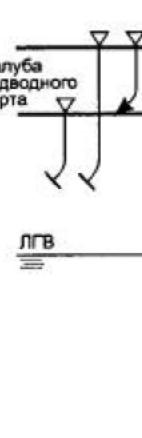
2 Шпигаты, проходящие через наружную обшивку из закрытых надстроек, используемых для перевозки грузов, должны допускаться только в тех случаях, если кромка палубы надводного борта не погружается в воду при крене судна 5° на любой борт. В других случаях сток должен осуществляться внутрь судна в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

3 В машинных отделениях с постоянной вахтой, управление приемными и отливными клапанами забортной воды для главных и вспомогательных механизмов может осуществляться с местных постов. Приводы управления должны быть легко доступны и снабжены указателем, показывающим, открыт клапан или закрыт.

4 Если шпигаты и отливные трубы, берущие начало на любом уровне, выходят через обшивку, либо на расстоянии ниже 450 мм от палубы надводного борта, либо на расстоянии менее 600 мм над летней грузовой маркой, то они должны быть снабжены невозвратным клапаном у обшивки. Этот клапан может не устанавливаться, если этого не требуется пунктом 1 и если трубопровод имеет повышенную толщину стенок (см. пункт 7 ниже).

Таблица 22.1.

Таблица 22.1

Отливные отверстия из закрытых помещений, расположенных на палубе надводного борта или под ней			Отливные отверстия из других помещений		
Общее требование правила 22.1, если приемный конец трубопровода находится на высоте $\leq 0,01L$ над летней грузовой ватерлинией	Отливные отверстия, проходящие через машинное отделение	Альтернативы правилу 22.1, если внутренний конец трубопровода	Сливной конец трубопровода > 450 мм ниже палубы надводного борта или ≤ 600 мм над летней грузовой ватерлинией (правило 22.4)	Иные (правило 22.5)	
					

Обозначения:

- ▽ внутренний конец трубопровода
- ✓ сливной конец трубопровода
- ↗ трубопровод, заканчивающийся на открытой палубе

- ∅ невозвратный клапан без принудительного средства закрывания
- ∅ невозвратный клапан с принудительным средством закрывания, управляемый с места его установки
- ☒ клапан с местным управлением

- ↑ дистанционное управление
- обычная толщина стенок трубопровода
- значительная толщина стенок трубопровода

5 Шпигаты, идущие из надстроек или рубок, которые не имеют дверей, отвечающих требованиям правила 12, должны быть отведены за борт.

6 Вся арматура у обшивки и клапаны, требуемые данным правилом, должны быть стальными, бронзовыми или из другого одобренного вязкого материала. Клапаны из обычного чугуна или подобного материала не допускаются. Все трубы, предусмотренные данным правилом, должны быть из стали или другого равноценного материала, одобренного Администрацией.

7 Шпигаты и отливные трубопроводы:

а) Шпигаты и отливные трубопроводы, для которых не требуется значительная толщина стенок:

i) трубопроводы с внешним диаметром 155 мм и менее должны иметь толщину стенок не менее 4,5 мм;

ii) трубопроводы с внешним диаметром 230 мм и более должны иметь толщину стенок не менее 6,0 мм;

Промежуточные размеры определяются линейной интерполяцией.

b) Шпигаты и отливные трубопроводы, для которых требуется значительная толщина стенок:

i) трубопроводы с внешним диаметром 80 мм и менее должны иметь толщину стенок не менее 7,0 мм;

ii) трубопроводы с внешним диаметром 180 мм должны иметь толщину стенок не менее 10,0 мм;

iii) трубопроводы с внешним диаметром 220 мм и более должны иметь толщину стенок не менее 12,5 мм.

Промежуточные размеры определяются линейной интерполяцией.

Правило 22-1 Мусорные рукава

Мусорные рукава

1 Вместо невозвратного клапана с принудительным средством закрывания, управляемым с места выше палубы надводного борта, допускается установка двух заслонок, управляемых с палубы, где установлен рукав, отвечающие следующим требованиям:

a) нижняя заслонка должна управляться с места, находящегося выше палубы надводного борта. Эти две заслонки должны быть блокированы;

b) внутренний конец должен располагаться выше ватерлинии, образованной наклонением судна на $8,5^\circ$ на левый или правый борт при осадке, соответствующей назначенному летнему надводному борту, но не менее 1000 мм выше летней ватерлинии. Если внутренний конец находится на высоте от летней ватерлинии, превышающей $0,01L$, управление заслонкой с палубы надводного борта не требуется, при условии что внутренняя заслонка всегда доступна при эксплуатации; и

c) в качестве альтернативы, верхняя и нижняя заслонки могут быть заменены откидной крышкой, непроницаемой при воздействии моря, - на внутреннем конце рукава; вместе с захлопкой - на сливном конце. Крышка и захлопка должны блокироваться так, чтобы сливная захлопка не открывалась, пока не будет закрыта крышка.

2 Весь рукав, включая крышку, должен быть выполнен из материала существенной толщины.

3 Органы управления заслонками и/или откидной крышкой должны иметь четкую маркировку: "Держите в закрытом состоянии, когда не используется".

4 Если внутренний конец рукава находится ниже палубы надводного борта пассажирского судна или ватерлинии равновесия грузового судна, к которому применяются требования к остойчивости в поврежденном состоянии, тогда:

a) откидная крышка/клапан внутреннего конца должны быть водонепроницаемыми;

б) клапан должен быть невозвратным с винтовым штоком, установленным в легкодоступном месте выше самой высокой грузовой марки; и

с) невозвратный клапан с винтовым штоком должен управляться с места выше палубы переборок и снабжаться указателями о его открытом и закрытом состояниях. Орган управления клапаном должен иметь четкую маркировку: "Держите в закрытом состоянии, когда не используется".

Правило 22-2 Трубы цепных клюзов и цепные ящики

Трубы цепных клюзов и цепные ящики

1 Трубы цепных клюзов и цепные ящики должны быть водонепроницаемыми по палубу, открытую воздействию окружающей среды, включительно.

2 Если имеются средства доступа, они должны закрываться прочной крышкой и крепиться близко расположенным болтами.

3 Трубы цепных клюзов, через которые проходит якорные цепи, снабжаются постоянно прикрепленным средством закрытия для сведения к минимуму поступление воды.

Правило 23 Бортовые иллюминаторы, окна и световые люки

Бортовые иллюминаторы, окна и световые люки

1 Бортовые иллюминаторы и окна вместе с их остеклением, глухими крышками и штормовыми крышками*, если таковые имеются, должны быть одобренного типа и прочной конструкции. Неметаллические рамы не допускаются.

* Глухие крышки устанавливаются на внутренней стороне окон и бортовых иллюминаторов, тогда как штормовые крышки устанавливаются снаружи окон, где имеется доступ, и могут быть откидными или съемными.

2 Бортовые иллюминаторы определяются как круглые или овальные отверстия, имеющие площадь поверхности в свету не более $0,16 \text{ м}^2$. Круглые или овальные отверстия, имеющие площадь поверхности в свету более $0,16 \text{ м}^2$, приравниваются к окнам.

3 Окна определяются как прямоугольные, в основном, отверстия с некоторым радиусом закругления по углам, соизмеримым с размером окна, а также круглые или овальные с площадью поверхности в свету более $0,16 \text{ м}^2$.

4 Бортовые иллюминаторы оборудуются внутренними откидными глухими крышками в следующих помещениях:

- а) ниже палубы надводного борта;
- б) на первом ярусе закрытых надстроек; и

с) рубки первого яруса на палубе надводного борта, защищающие отверстия, ведущие вниз, или те рубки, плавучесть которых учитывается в расчетах остойчивости.

Глухие крышки должны закрываться и крепиться водонепроницаемо, если они установлены ниже палубы надводного борта, и непроницаемо при воздействии моря, если установлены выше палубы надводного борта.

5 Бортовые иллюминаторы не должны устанавливаться так, чтобы их нижняя кромка находилась ниже линии, проведенной параллельно палубе надводного борта и имеющей ее самую нижнюю точку на расстоянии 2,5% от ширины (B) или 500 мм, смотря по тому, что больше, над летней грузовой маркой (или летней лесной грузовой маркой, если она назначена).

6 Если требуемые расчеты остойчивости судна в поврежденном состоянии указывают на то, что бортовые иллюминаторы уйдут под воду на любой промежуточной стадии затопления или на ватерлиниях равновесия, они должны быть неоткрываемого типа.

7 Окна не должны устанавливаться в следующих местах:

- а) ниже палубы надводного борта;
- б) на первом ярусе концевых переборок или бортах закрытых надстроек; или
- с) в рубках первого яруса, плавучесть которых учитывается в расчетах остойчивости.

8 Иллюминаторы и окна, установленные в обшивке борта на втором уровне оборудуются внутренними откидными глухими крышками, закрываемыми и крепящимися так, чтобы обеспечить непроницаемость при воздействии моря, если надстройка защищает прямой доступ к любому отверстию, ведущему вниз, или плавучесть надстройки учитывается в расчетах остойчивости.

9 Иллюминаторы и окна в бортовых переборках, находящихся на расстоянии от бортовой обшивки, на втором ярусе, которые защищают прямой доступ в помещения, перечисленные в пункте 4, обеспечиваются либо внутренними навесными глухими крышками или там, где к ним имеется доступ, постоянно прикрепленными внешними штурмовыми крышками, способными закрываться и крепиться непроницаемо при воздействии моря.

10 Переборки кают и двери на втором ярусе и выше, отделяющие бортовые иллюминаторы и окна от прямого доступа, ведущего вниз, или плавучесть второго яруса учитывается при расчетах остойчивости, могут допускаться вместо глухих крышек или штурмовых крышек на бортовых иллюминаторах и окнах.

11 Рубки, расположенные на возвышенном квартирдеке, или на палубе надстройки, высота которой менее стандартной, могут рассматриваться как находящиеся на втором ярусе, в том что касается требований к глухим крышкам, при условии что высота возвышенного квартирдека или надстройки равна или более стандартной высоты квартирдека.

12 Неподвижные или открывающиеся световые люки должны иметь толщину остекления, соответствующую их размеру и месту установки, требуемым для бортовых иллюминаторов и окон. Остекление световых люков в любом месте защищается от механических воздействий, а при установке в районах 1 или 2 защита должна обеспечиваться постоянно прикрепленными глухими или штурмовыми крышками.

Правило 24 Штормовые портики

Штормовые портики

1(а) Если фальшборт на открытых частях палубы надводного борта или надстроек образует колодцы, должны быть приняты надлежащие меры для быстрого стока воды с палуб и их осушения.

б) Кроме предусмотренного в пунктах 1(с) и 2, наименьшая площадь штормовых портиков (A) с каждого борта судна для каждого колодца на палубе надводного борта, должна определяться по ниже приведенным формулам в случае, если седловатость палубы в районе колодца равна или более стандартной.

Наименьшая площадь для каждого колодца на палубах надстроек должна составлять половину площади, полученной по этим формулам:

если длина фальшборта (l) на участке колодца составляет 20 м или менее, то:

$$A = 0,7 + 0,035l, \text{ м}^2,$$

если l больше 20 м, то:

$$A = 0,07l, \text{ м}^2,$$

в любом случае нет необходимости принимать l больше $0,7L$.

Если средняя высота фальшборта более 1,2 м, то требуемая площадь штормовых портиков должна быть увеличена из расчета по $0,004 \text{ м}^2$ на каждый метр длины колодца для каждой 0,1 м разницы в высоте. Если средняя высота фальшборта менее 0,9 м, то требуемая площадь может быть уменьшена из расчета по $0,004 \text{ м}^2$ на каждый метр длины колодца для каждой 0,1 м разницы в высоте.

с) На судах без седловатости площадь, вычисленная в соответствии с пунктом (б), должна быть увеличена на 50%. Если седловатость меньше стандартной, процентное увеличение получается линейной интерполяцией.

д) На гладкопалубном судне с рубкой в середине длины судна, имеющей ширину по меньшей мере равную 80% от ширины судна, а проходы вдоль бортов шириной не более 1,5 м, образуются два колодца. Каждый из колодцев оборудуется требуемой площадью штормовых портиков, исходя из длины колодца.

е) Если в носовой оконечности рубки, расположенной в середине длины судна, установлена по всей ширине судна разделительная (легкая) переборка, открытая палуба делится на два колодца и нет ограничений по ширине рубки.

ф) Колодцы на возвышенных квартердеках рассматриваются как расположенные на палубах надводного борта.

г) Угольники ватервейса высотой более 300 мм, находящиеся на открытых палубах танкеров в районе грузовых клапанных коробок и грузовых трубопроводов, рассматриваются как фальшборты. Штормовые портики устраиваются в соответствии с данным правилом. Закрытия штормовых портиков, предназначенные для использования в ходе грузовых операций, устраиваются таким образом, чтобы в море не происходило их заклинивание.

2 Если судно имеет ящик, который не удовлетворяет требованиям правила 36.1(е), или если непрерывные или в большей части непрерывные продольные комингсы люков установлены между раздельными надстройками, минимальная площадь отверстий штормовых портиков должна выбираться по следующей таблице:

Отношение ширины люка или ящика к ширине судна	Отношение площади штормовых портиков к общей площади фальшборта
40% или менее	20%
75% или более	10%

Площадь штормовых портиков для промежуточных значений получается линейной интерполяцией.

3 Эффективность площади стока в фальшбортах, требуемая пунктом 1, зависит от площади безнапорного потока поперек палубы судна.

Площадь безнапорного потока на палубе - это чистая площадь просветов между люками, между люками и надстройками и рубками до действительной высоты фальшборта включительно.

Площадь штормовых портиков в фальшбортах оценивается отношением к чистой площади безнапорного потока следующим образом:

а) Если площадь безнапорного потока не менее площади стока, рассчитанной по пункту 2, как если бы комингсы люков были непрерывными, тогда минимальная площадь штормовых портиков, рассчитанная по пункту 1, считается достаточной.

б) Если площадь безнапорного потока равна или менее площади, рассчитанной по пункту 1, то минимальная площадь стока в фальшбортах определяется по пункту 2.

с) Если площадь безнапорного потока менее рассчитанной по пункту 2, но более рассчитанной по пункту 1, то минимальная площадь стока в фальшбортах определяется по следующей формуле:

$$F = F_1 + F_2 - f_p, \text{ м}^2,$$

где:

F_1 - минимальная площадь стока, рассчитанная по пункту 1,

F_2 - минимальная площадь стока, рассчитанная по пункту 2, и

f_p - общая чистая площадь проходов и просветов между оконечностями люков и надстройками или рубками до действительной высоты фальшборта включительно.

4 На судах, имеющих на палубе надводного борта или палубах надстроек надстройки, открытые с любой или обеих оконечностей в сторону колодцев, образуемых фальшбортами на открытых палубах, должны предусматриваться достаточные условия стока из открытых помещений в этих надстройках.

Минимальная площадь штормовых портиков на каждом борту судна для открытой надстройки (A_s) и для открытого колодца (A_w) рассчитывается согласно следующей процедуре:

а) Определите общую длину колодца (l_t), равную сумме длины открытой палубы между фальшбортами (l_w) и длины общего помещения внутри открытой надстройки (l_s).

б) Для того, чтобы определить (A_s):

и) рассчитайте площадь штормовых портиков (A), требуемую для открытого колодца длиной l_t , в соответствии с пунктом 1 для принятой стандартной высоты фальшборта;

ii) помножьте ее на коэффициент 1,5 для учета поправки на отсутствие седловатости палубы, если это применимо, в соответствии с пунктом 1(с);

iii) помножьте ее на коэффициент (b_o / l_t), чтобы учесть поправку к площади штормовых портиков на ширину (b_o) отверстий в концевой переборке закрытой надстройки;

iv) для учета поправки к площади штормовых портиков за ту часть полной длины колодца, которая закрыта открытой надстройкой, помножьте ее на коэффициент:

$$1 - (l_w / l_t)^2$$

где l_w и l_t определены в пункте 4(а);

v) для учета поправки к площади штормовых портиков за высоту палубы колодца над палубой надводного борта, для палуб, расположенных выше 0,5 h_s над палубой надводного борта помножьте ее на коэффициент:

$$0,5 h_s / h_w,$$

где:

h_w - высота палубы колодца над палубой надводного борта; и

h_s - стандартная высота надстройки.

с) Для того, чтобы определить (A_w):

i) площадь штормовых портиков для открытого колодца (A_w) рассчитывается в соответствии с пунктом (b)(i) выше, используя l_w для расчета номинальной площади штормовых портиков (A') и затем откорректированную за действительную высоту фальшборта (h_b) через использование одной из следующих поправок, смотря по тому, которая из них применима:

для фальшбортов высотой более 1,2 м:

$$A_c = l_w ((h_b - 1,2)/0,10)(0,004), \text{ м}^2$$

для фальшбортов высотой менее 0,9 м:

$$A_c = l_w ((h_b - 0,9)/0,10)(0,004), \text{ м}^2$$

для фальшбортов высотой между 1,2 м и 0,9 м поправка отсутствует (т.е. $A_c = 0$);

ii) исправленная поправками площадь штормовых портиков ($A_w = A' + A_c$), затем корректируется за отсутствие седловатости палубы, если это применимо, и высоту над палубой надводного борта, как в пунктах (b)(ii) и (b)(v), используя h_s и h_w .

d) Полученные в результате всех поправок площади штормовых портиков для открытой надстройки (A_s) и для открытого колодца (A_w) должны обеспечиваться вдоль каждого борта открытого помещения, охваченного открытой надстройкой, и каждого борта открытого колодца, соответственно.

e) Вышеуказанные отношения суммируются следующими уравнениями, считая l_t , сумму l_w и l_s , более 20 м:

площадь штормовых портиков A_w для открытого колодца:

$$A_w = (0,07l_w + A_c) (\text{поправка на седловатость палубы}) \times (0,5h_s/h_w);$$

площадь штормовых портиков A_s для открытой надстройки:

$$A_s = (0,07l_t) (\text{поправка на седловатость палубы}) \times (b_o/l_t (1 - (l_w/l_t)^2) (0,5h_s/h_w));$$

если l_t равна 20 м или менее, основная площадь штормовых портиков $A = 0,7 + 0,035l_t$, в соответствии с пунктом 1.

5 Нижние кромки штормовых портиков должны быть расположены так близко к палубе, насколько это практически осуществимо. Две трети требуемой площади штормовых портиков должны быть расположены на половине колодца, наиболее близкой к нижней точке кривой седловатости. Одна треть требуемой площади штормовых портиков должна располагаться равномерно по оставшейся длине колодца. При нулевой или небольшой седловатости открытой палубы надводного борта или открытой палубы надстройки, площадь штормовых портиков равномерно распределяется по длине колодца.

6 Все такие отверстия для стока в фальшбортах должны быть защищены леерами или прутьями, расположеннымными на расстоянии около 230 мм друг от друга. Если штормовые портики снабжены крышками, то должны быть предусмотрены достаточные зазоры, чтобы избежать заедания. Шарниры должны иметь штыри или подшипники из некорродирующего материала. Крышки не должны иметь устройств для их закрепления.

Правило 25 Защита экипажа

Защита экипажа

1 Рубки, используемые для жилых помещений экипажа, должны иметь конструкцию приемлемого уровня прочности.

2 Вокруг всех открытых палуб должны быть установлены леерные ограждения или фальшборты. Высота фальшбортов или леерных ограждений должна быть не менее 1 м от палубы; однако если такая высота будет мешать нормальной эксплуатации судна, то может быть одобрена меньшая высота, если Администрация убедится, что обеспечена достаточная защита.

3 Леерные ограждения, установленные на палубах надстроек и надводного борта, должны иметь по меньшей мере три леера. Просвет под самым нижним леером леерных ограждений не должен превышать 230 мм. Расстояние между другими леерами должно быть не более 380 мм. В случае, если судно имеет закругленное соединение палубы с бортом, то леерные стойки должны быть установлены на плоской части палубы. В других местах устанавливаются леерные ограждения, имеющие по меньшей мере два леера. Леерные ограждения должны соответствовать следующим положениям:

а) постоянные, съемные или откидные стойки устанавливаются на расстоянии примерно 1,5 м друг от друга. Съемные или откидные стойки должны иметь возможность фиксации в установленном положении;

б) по меньшей мере каждая третья стойка должна поддерживаться кронштейном или упором;

с) вместо леерных ограждений, если это вызвано обычной эксплуатацией судна, могут допускаться стальные тросы. Тросы должны обтягиваться талрепами; и

д) вместо леерных ограждений, если это вызвано обычной эксплуатацией судна, допускаются цепи, установленные между двумя постоянными стойками и/или фальшбортами.

4 Для защиты экипажа при переходах из жилых помещений, машинного отделения и любых других помещений, используемых при эксплуатации судна, и обратно должны быть предусмотрены удовлетворительные средства для безопасного прохода, требуемые правилом 25-1 (леерные ограждения, спасательные леера, переходные мостики или подпалубные переходы и т.п.).

5 Палубный груз, перевозимый на любом судне, должен быть уложен таким образом, чтобы любое отверстие, расположенное в районе груза и обеспечивающее доступ в помещения экипажа, машинное отделение и все другие помещения, используемые при эксплуатации судна, могло быть закрыто и задраено, чтобы не допустить поступления через него воды. Должна быть предусмотрена защита экипажа в виде леерных ограждений или спасательных лееров над палубным грузом, если отсутствует удобный проход на палубе или под палубой судна.

Правило 25-1 Средства безопасного прохода экипажа

1 Средства безопасного прохода экипажа

1 Безопасный проход экипажа обеспечивается одним из средств, указанных в таблице 25-1.1 ниже.

Таблица 25-1.1

Тип судна	Местоположение доступа на судне	Назначенный летний надводный борт	Приемлемые устройства согласно назначенному типу подводного борта***			
			Тип "A"	Тип "B-100"	Тип "B-60"	Тип "B" & "B+"
Все суда, иные чем нефтяные танкеры*, танкеры-химовозы* и газовозы*	1.1. Доступ к жилым помещениям средней части судна	≤ 3000 мм	a b e	a b e	a b c(i) e f(i)	a b c(i) c(ii) c(iv) d(i)
	1.1.1. Между ютом и средней надстройкой, или					
	1.1.2. Между ютом и рубкой, вмещающей жилые помещения или навигационное оборудование, или то и другое	> 3000 мм	a b e	a b e	a b c(i) c(ii) e f(i) f(ii)	d(ii) d(iii) e f(i) f(ii) f(iv)
	1.2. Доступ к оконечностям судна	≤ 3000 мм	a b c(i) e f(i)	a b c(i) c(ii) e f(i) f(ii)	a b c(i) c(ii) e f(i) f(ii)	a b c(i) c(ii) c(iv) d(i) d(ii) d(iii) e f(i)
	1.2.1. Между ютом и носовой оконечностью судна (если нет средней надстройки)					
	1.2.2. Между средней надстройкой и носовой оконечностью, или					

	<p>1.2.3. Между рубкой, вмещающей жилые помещения или навигационное оборудование, или то и другое, и носовой оконечностью, или</p> <p>1.2.4. В случае гладкопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и носовой и кормовой оконечностями судна</p>	> 3000 мм	a b c(i) d(i) e f(i) a b c(i) c(ii) d(i) d(ii) e f(i) f(ii) a b c(i) c(ii) d(i) d(ii) d(iii) e f(i) f(ii) f(iv)	f(ii) f(iv)	
неф- тяные тан- керы*, тан- керы- химо- возы* и газо- возы*	<p>2.1. Доступ к носовой части судна</p> <p>2.1.1. Между ютом и носовой частью или</p> <p>2.1.2. Между рубкой, вмещающей жилые помещения экипажа или навигационное оборудование, или то и другое и носовой частью судна, или</p> <p>2.1.3. В случае гладкопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и носовой оконечностью судна</p>	$\leq (A_f + H_s)^{**}$	a e f(i) f(v)		
		$> (A_f + H_s)^{**}$	a e f(i) f(ii)		

нефтяные танкеры*, танкеры-химо-	2.2. Доступ на кормовую оконечность судна	Как требуется в пункте 1.2.4 для других типов судов
возы* и газовозы*	В случае гладкопалубного судна, между жилыми помещениями экипажа и кормовой оконечностью судна	

* Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, определенные в правилах II-1/2.12, VII/8.2 и VII/11.2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, соответственно.

** A_f - минимальный надводный борт, рассчитанный для судна типа "A", вне зависимости от того типа надводного борта, который назначен в действительности.

H_s - стандартная высота надстройки, определенная в правиле 33.

*** Устройства (a)-(f) описаны в пункте 2 ниже. Местоположения (i)-(v) описаны в пункте 3 ниже.

2 Указанные в таблице 25-1.1 допускаемые устройства определены следующим образом:

a) Хорошо освещенный и вентилируемый подпалубный проход (размером в свету по меньшей мере 0,8 м шириной и 2,0 м в высоту), расположенный, насколько это практически возможно, ближе к палубе надводного борта, соединяющий и обеспечивающий доступ в рассматриваемые места на судне.

b) Постоянный и надежный переходной мостик, установленный на или выше уровня палубы надстройки, в диаметральной плоскости, или как можно ближе к ней, представляющий собой непрерывную платформу шириной по меньшей мере 0,6 м с нескользкой поверхностью и с леерным ограждением с обеих сторон по всей его длине. Леерное ограждение должно быть высотой по крайней мере 1 м, иметь три леера и устроено как это требуется в правиле 25.3. Должен обеспечиваться упор для ног.

c) Постоянный проход шириной, по меньшей мере, 0,6 м, установленный на уровне палубы надводного борта и состоящий из леерного ограничения с двумя леерами и стойками, разнесенными не более чем на 3 м друг от друга. Количество лееров и расстояние между ними должны быть как это требуется правилом 25.3. На судах типа "B" комингсы люков высотой не менее 0,6 м могут допускаться в качестве одной стороны прохода, при условии что между люками установлены два ряда леерных ограждений.

d) Стальной спасательный леер диаметром не менее 10 мм, поддерживаемый стойками, разнесенными на расстояние не более 10 м друг от друга, или один поручень или стальной трос, закрепленные у комингсов люков, непрерывные и поддерживаемые на участках между люками.

е) Постоянный переходный мостик, который:

i) расположен на уровне палубы надстройки или выше;

ii) расположен в диаметральной плоскости или, как это возможно на практике, ближе к ней;

iii) расположен так, чтобы не затруднять свободный проход через места работ на палубе;

iv) обеспечивает непрерывную платформу шириной по меньшей мере 1 м;

v) изготовлен из огнестойкого и нескользкого материала;

vi) оборудован леерным ограждением с обеих сторон по всей длине; леерное ограждение должно быть высотой по меньшей мере 1 м с леерами, как требуется правилом 25.3, и стойками, разнесенными на расстояние не более 1,5 м друг от друга;

vii) снабжен упорами для ног с каждой стороны;

viii) снабжен отверстиями с трапами, где это необходимо, для схода на палубу и подъема на переходный мостик. Отверстия должны находиться на расстоянии не более 40 м друг от друга; и

ix) имеет укрытия, оборудованные в районе переходного мостика на расстоянии не более 45 м друг от друга, если длина открытой палубы, по которой необходимо пройти, превышает 70 м. Каждое укрытие должно вмещать по меньшей мере одного человека и быть устроено так, чтобы обеспечивать защиту от непогоды с носа и правого и левого бортов судна.

f) Постоянный проход, расположенный на палубе надводного борта в диаметральной плоскости или, насколько это практически возможно, ближе к ней, имеющий те же спецификации, как и для постоянного переходного мостика, перечисленные в подпункте (e), за исключением упоров для ног. На судах типа "В" (освидетельствованных на перевозку наливных грузов), где общая высота комингса люка вместе с крышкой люка составляет не менее 1 м, комингсы люков могут допускаться как образующие одну сторону прохода, при условии что два ряда леерных ограждений установлены между люками.

3 Разрешенные в поперечном плане места для устройств в пунктах 2(с), (d) и (f) выше, где это необходимо:

i) в диаметральной плоскости или вблизи нее; или установленные на люках в диаметральной плоскости или вблизи нее;

ii) установленные на каждом борту судна;

iii) установленные на одном борту судна, но с возможностью установки на любом борту;

iv) установленные только на одном борту судна;

v) установленные на каждой стороне люков, насколько это практически возможно ближе к диаметральной плоскости судна.

4(а) Если установлены стальные тросы, для их обтагивания должны обеспечиваться талрепы.

b) Если это необходимо для обычной эксплуатации судна, стальные тросы могут допускаться вместо леерных ограждений.

c) Если это необходимо для обычной эксплуатации судна, цепи, установленные между двумя постоянными стойками допускаются вместо леерных ограждений.

d) Если установлены стойки, каждая третья должна поддерживаться кронштейном или упором.

e) Съемные или откидные стойки должны иметь возможность фиксации в установленном положении.

f) Должны обеспечиваться средства перехода поверх таких препятствий как трубы или иная арматура постоянного характера.

g) Как правило, ширина переходного мостика или прохода на уровне палубы не должна превышать 1,5 м.

5 На танкерах длиной менее 100 м минимальная ширина переходного мостика или прохода на уровне палубы, установленными в соответствии с пунктами 2(е) или (f) выше, соответственно, может быть снижена до 0,6 м.

Правило 26 Специальные условия назначения надводного борта для судов типа "А"

Специальные условия назначения надводного борта для судов типа "А"

Машинные шахты

1 Машинные шахты на судах типа "А", определение которых дано в правиле 27, защищаются каким-либо одним из нижеследующего:

a) закрытым ютом или средней надстройкой, по крайней мере, стандартной высоты; или

b) рубкой равной высоты и равноценной прочности.

2 Машинные шахты могут, однако, быть незащищенными, если в них нет отверстий, дающих непосредственный доступ в машинное отделение с палубы надводного борта. В машинной шахте допускается дверь, соответствующая требованиям правила 12, ведущая в помещение или коридор, которые сконструированы так жеочно, как и шахта, и отделены от трапа в машинное отделение второй дверью, непроницаемой при воздействии моря, изготовленной из стали или другого равноценного материала.

Переходный мостик и средства доступа

3 На судах типа "А" между ютом и средней надстройкой или рубкой, если таковая имеется, должен быть установлен в продольном направлении на уровне палубы надстройки постоянный переходный мостик, устроенный в соответствии с положениями правила 25-1.2(е). Устройство правила 25-1.2(а) считается равноценным средством доступа.

4 Должны иметься безопасные и удобные доступы с уровня переходного мостика к отдельным помещениям экипажа, а также между помещениями экипажа и машинным помещением.

Люки

5 Незащищенные люки на палубах надводного борта и бака или на расширительных шахтах судов типа "A" должны быть снабжены надежными водонепроницаемыми крышками из стали или другого равноценного материала.

Устройства для стока воды с палубы

6 Суда типа "A" с фальшбортами должны иметь открытые леерные ограждения, установленные, по крайней мере, на половине длины открытой палубы, или другие равноценные средства для удаления воды. Площадь штормовых портиков в нижней части фальшбортов, равная 33% от общей площади фальшбортов считается допустимым равноценным средством удаления воды. Верхняя кромка ширстрака должна быть расположена настолько низко, насколько это практически возможно.

7 Если надстройки соединены ящиками, то должны быть установлены открытые леерные ограждения по всей длине незащищенных частей палубы надводного борта.

Глава III Величины надводного борта

Величины надводного борта

Правило 27 Типы судов

Типы судов

1 Для вычисления величины надводного борта суда разделяются на типы "A" и "B".

Суда типа "A"

2 Судно типа "A" - это судно, которое:

- а) спроектировано для перевозки только грузов наливом;
- б) обладает высокой конструктивной непрерывностью открытой палубы, которая имеет лишь небольшие отверстия для доступа в грузовые отсеки, закрываемые водонепроницаемыми с прокладками крышками, изготовленными из стали или другого равноценного материала; и
- с) имеет малый коэффициент проницаемости заполненных грузовых отсеков.

3 Судно типа "A", если его длина более 150 м и ему назначен надводный борт менее, чем судну типа "B", при загрузке в соответствии с требованиями пункта 11, должно выдерживать затопление любого отсека или отсеков с расчетным коэффициентом проницаемости 0,95 вследствие предполагаемых повреждений, указанных в пункте 12, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 13. Машинное помещение такого судна должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.

4 Судну типа "А" надводный борт назначается не менее того, который определяется на основании таблицы 28.1.

Суда типа "В"

5 Все суда, которые не подпадают под положения, относящиеся к судам типа "А", о которых идет речь в пунктах 2 и 3, рассматриваются как суда типа "В".

6 Судам типа "В", имеющим в районе 1 крышки грузовых люков, которые разрешены Администрацией для выполнения требований правила 15 (кроме пункта 6) или которые снабжены устройствами крепления, допускаемыми по положениям правила 16.6, назначаются надводные борта, основанные на данных таблицы 28.2, увеличенных на величины, приведенные в таблице 27.1:

Таблица 27.1. Надбавки к табличному надводному борту судов типа "В" для судов с люковыми крышками, отвечающих правилу 15 (кроме пункта 6)

Таблица 27.1

Длина судна, м	Надбавка к надводному борту, мм
108 и менее	50
109	52
110	55
111	57
112	59
113	62
114	64
115	68
116	70
117	73
118	76
119	80
120	84
121	87
122	91
123	95

124	99
125	103
126	108
127	112
128	116
129	121
130	126
131	131
132	136
133	142
134	147
135	153
136	159
137	164
138	170
139	175
140	181
141	186
142	191

143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161

196
201
206
210
215
219
224
228
232
236
240
244
247
251
254
258
261
264
267

162		270
163		273
164		275
165		278
166		280
167		283
168		285
169		287
170		290
171		292
172		294
173		297
174		299
175		301
176		304
177		306
178		308
179		311

180	313
181	315
182	318
183	320
184	322
185	325
186	327
187	329
188	332
189	334
190	336
191	339
192	341
193	343
194	346
195	348
196	350
197	353
198	355

199	357
200	358

Надводные борта при промежуточных длинах судна определяются линейной интерполяцией.

Суда длиной более 200 м подлежат рассмотрению Администрацией.

7 Судам типа "В", имеющим грузовые люки в районе 1, снабженные люковыми крышками, которые отвечают требованиям пунктов 2-5 правила 16, за исключением предусмотренных в пунктах 8-13 включительно, назначаются надводные борта на основании таблицы 28.2.

8 Любому судну типа "В" длиной более 100 м могут быть назначены надводные борта меньшие, чем требуемые пунктом 7, при условии что в отношении величины допущенного уменьшения Администрация убеждена в том, что:

- a) для защиты экипажа предусмотрены достаточные меры;
- b) устройства для стока воды с палубы удовлетворяют требованиям;
- c) крышки в районах 1 и 2 удовлетворяют положениям пунктов 1-5 и 7 правила 16; и
- d) судно при загрузке в соответствии с требованиями пункта 11 должно выдерживать затопление любого отсека или отсеков с расчетным коэффициентом проницаемости 0,95 в результате предполагаемых повреждений, указанных в пункте 12, и должно оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 13. Машинное помещение судна длиной более 150 м должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.

9 При вычислении надводных бортов для судов типа "В", которые отвечают требованиям пунктов 8, 11, 12 и 13, величины, указанные в таблице 28.2, не должны уменьшаться более чем на 60% от разницы между величинами таблиц 28.1 и 28.2 для соответствующих длин судов.

10(а) Уменьшение табличного надводного борта, допускаемое пунктом 9, может быть увеличено до полной разницы между величинами таблицы 28.1 и 28.2 правила 28, при условии что судно отвечает требованиям:

- i) правила 26, за исключением пункта 5, как если бы это судно было типа "А";
 - ii) пунктов 8, 11 и 13; и
 - iii) пункта 12, при условии что по всей длине судна любая поперечная переборка будет рассматриваться поврежденной, так что два смежных отсека - носовой и кормовой - будут затопляться одновременно, за исключением того, что такое повреждение не будет относиться к переборкам, ограничивающим машинное помещение.
- b) На таком судне длиной более 150 м машинное помещение должно рассматриваться как затопляемое, но с коэффициентом проницаемости 0,85.

Исходное состояние нагрузки

11 Исходное состояние нагрузки перед затоплением определяется следующим образом:

а) Судно загружено по летнюю ватерлинию, и при этом условно предполагается, что судно не имеет дифферента.

б) При вычислении положения центра тяжести по высоте следует руководствоваться следующими положениями:

и) перевозится однородный груз;

ii) все грузовые отсеки, за исключением указанных в подпункте (iii), но включая отсеки, предназначенные для частичного заполнения, должны считаться загруженными полностью, за исключением того, что при перевозке жидкого груза каждый отсек должен считаться заполненным на 98%;

iii) если судно, загруженное по летнюю ватерлинию, предполагается эксплуатировать с пустыми отсеками, то такие отсеки должны считаться незаполненными, при условии что вычисленное при этом положение центра тяжести по высоте будет не меньше подсчитанного согласно подпункту (ii);

iv) загрузка цистерн и помещений, предназначенных для каждого вида расходуемых жидкостей и запасов, принимается за 50% от их полной вместимости. Следует исходить из предположения, что для каждого рода жидкости по крайней мере одна пара поперечных цистерн или одиночная центральная цистерна имеет максимальную свободную поверхность, и в расчет должна приниматься та цистерна или сочетание цистерн, в которых влияние свободных поверхностей наибольшее; центр тяжести содергимого каждой цистерны должен приниматься в центре ее объема. Остальные цистерны должны считаться либо полностью пустыми, либо полностью заполненными, и распределение расходуемых жидкостей по этим цистернам должно быть произведено таким образом, чтобы получить наибольшее возможное возвышение центра тяжести над килем;

v) цистерны балластной воды обычно считаются пустыми и поправка на их свободную поверхность не делается;

vi) альтернативный учет свободной поверхности может рассматриваться при разработке окончательного состояния для применения повреждения, указанного в правиле 27.12:

aa) Метод 1 (соответствующий фактическим поправкам). Фактический центр тяжести для исходного состояния нагрузки определяется следующим образом:

i) состояние нагрузки должно разрабатываться в соответствии с пунктами (i)-(iv);

ii) поправка на свободные поверхности добавляется к положению вертикального центра тяжести;

iii) одно фактическое исходное состояние нагрузки со всеми пустыми отсеками вырабатывается при осадке по летнюю грузовую марку без дифферента, используя вертикальный центр тяжести, взятый из вышеуказанного состояния нагрузки; и

iv) случаи повреждений будут проверяться на соответствие критериям остойчивости в поврежденном состоянии, используя вышеуказанное исходное состояние нагрузки.

bb) Метод 2 (соответствующий использованию реальных моментов свободных поверхностей согласно предполагаемому заполнению цистерн для случая повреждения). Фактический центр тяжести для исходного состояния нагрузки определяется следующим образом:

i) условие нагрузки должно разрабатываться в соответствии с пунктами (i)-(iv);

ii) для каждого случая повреждения заполненных жидкостью отсеков может вырабатываться одно фактическое исходное состояние нагрузки при осадке по летнюю грузовую марку без дифферента, используя исходное фактическое состояние с заполненными отсеками, выработанное при осадке по летнюю грузовую марку без дифферента. Используя вертикальный центр тяжести и поправку на свободные поверхности из вышеуказанного состояния нагрузки, выполняются отдельные расчеты для каждого случая повреждения; пустыми до повреждения остаются только заполненные жидкостью отсеки, подвергнувшиеся повреждению; и

iii) случаи повреждений будут проверяться на соответствие критериям остойчивости в поврежденном состоянии, используя вышеуказанные исходные состояния нагрузки (одно исходное состояние для каждого случая повреждения);

vii) веса определяются на основании следующих величин удельного веса:

соленая вода 1,025

пресная вода 1,000

тяжелое топливо 0,950

дизельное топливо 0,900

смазочное масло 0,900.

Предполагаемые размеры повреждений

12 Применяются следующие положения относительно характера предполагаемых повреждений:

a) Протяженность повреждений по вертикали предполагается во всех случаях неограниченно вверх от основной линии.

b) Протяженность повреждений в поперечном направлении, измеренная внутрь судна от борта перпендикулярно диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии, равна $B/5$ или 11,5 м, смотря по тому, что меньше.

c) Если повреждение меньшей протяженности, чем указано в подпунктах (a) и (b), приводит к более тяжелому состоянию судна, то в расчет должна приниматься такая меньшая протяженность повреждения.

d) За исключением случаев, когда оговорены иные требования согласно пункту 10(а), затопление должно быть ограничено одним помещением между соседними поперечными переборками, при условии что внутренняя продольная переборка помещения не находится в пределах предполагаемой протяженности повреждения в поперечном направлении. Переборки, образующие поперечную границу бортовых цистерн, которые не простираются по всей ширине судна, должны считаться неповрежденными, при условии что они выходят за пределы протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении, предусмотренным подпунктом (b).

Если поперечная переборка имеет уступы или выступы длиной не более 3 м, расположенные в пределах протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении, указанной в подпункте (b), то такая поперечная переборка может считаться неповрежденной, а смежные отсеки могут рассматриваться как затопляемые отдельно. Если, однако, в пределах протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении имеется уступ или выступ длиной более 3 м в поперечной переборке, то два отсека, смежные с такой переборкой, должны считаться затопленными. Уступ, образованный ахтерпиковой переборкой и настилом цистерны ахтерпика, не должен рассматриваться как уступ для целей данного правила.

е) Если главная поперечная переборка в пределах протяженности предполагаемого повреждения в поперечном направлении образует уступ длиной более 3 м в районе двойного дна или в районе бортовой цистерны, то цистерна двойного дна или бортовые цистерны, примыкающие к такому уступу главной поперечной переборки, должны считаться затопленными одновременно. Если эта бортовая цистерна имеет отверстия в один или несколько трюмов, например зерновые питатели для осыпания из них зерна, то такой трюм или трюмы должны считаться затопленными одновременно. Подобным образом - на судах, предназначенных для перевозки жидким грузом, если бортовой танк имеет отверстия в смежные отсеки, такие смежные отсеки должны рассматриваться как пустые и затопляемые одновременно. Это положение применяется, даже если такие отверстия снабжены устройствами закрытия, за исключением тех случаев, когда переборки между танками снабжены клинкетными задвижками, и управление задвижками осуществляется с палубы. Крышки горловин, закрепляемые расположенным близко болтами, считаются равноценными сплошной переборке, за исключением случая, когда отверстия в подпалубных бортовых цистернах сообщают их с трюмами.

f) Когда рассматривается затопление любых двух смежных отсеков - носового и кормового - главные поперечные водонепроницаемые переборки считаются эффективными, если они расположены по крайней мере на расстоянии $1/3 L^{2/3}$ или 14,5 м, смотря по тому, что меньше. Когда поперечные переборки располагаются на меньшем расстоянии, то одна или более из таких переборок, для достижения вышеуказанного минимального расстояния, должны считаться несуществующими.

Условия равновесия

13 Условия равновесия судна после затопления считаются удовлетворительными, если выполняются следующие требования:

а) Конечная ватерлиния после затопления, с учетом увеличения осадки, крена и дифферента, находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление. К таким отверстиям относятся воздушные трубы, вентиляторы (даже если они отвечают требованиям правила 19.4) и отверстия, закрываемые непроницаемыми при воздействии моря дверями (даже если они отвечают требованиям правила 12) или крышками люков (даже если они отвечают требованиям пунктов 1-5 правила 16); в их число могут не включаться отверстия, закрываемые крышками горловин и палубными иллюминаторами (которые отвечают требованиям правила 18), крышками грузовых люков типа, предписанного правилом 27.2, скользящими водонепроницаемыми дверями с дистанционным управлением и бортовыми иллюминаторами неоткрывающегося типа (которые отвечают требованиям правила 23). Однако водонепроницаемые двери, отделяющие помещение главных механизмов от румпельного отделения, могут быть навесными быстродействующего типа, которые во время нахождения судна в море закрыты, поскольку они не используются, при условии также, что нижний комингс таких дверей находится выше летней грузовой ватерлинии.

б) Если в пределах предполагаемой протяженности повреждения, указанной в пункте 12(b), находятся трубы, каналы или тунNELи, должны быть приняты меры к тому, чтобы прогрессирующее затопление не могло распространяться на другие отсеки, кроме тех, затопление которых принимается в расчетах для каждого случая повреждения.

с) Угол крена, вызванный асимметричным затоплением, не превышает 15°. Если никакая часть палубы не входит в воду, то угол крена допускается до 17°.

д) Метацентрическая высота после затопления положительна.

е) Если какая-либо часть палубы вне пределов отсека, принимаемого в конкретном случае повреждения затопленным, погружена в воду, или в каком-либо случае запас остойчивости после затопления находится под сомнением, то остаточная остойчивость должна быть исследована. Остаточная остойчивость может считаться достаточной, если кривая плеч восстанавливающих моментов имеет минимальную протяженность 20° за положением равновесия с максимальным плечом восстанавливающего момента, равным по крайней мере 0,1 м в пределах этой протяженности. Площадь под кривой плеч восстанавливающих моментов в пределах этой протяженности должна быть не менее 0,0175 м·рад. Администрация должна учесть потенциальную опасность от возможного временного погружения в воду защищенных или незащищенных отверстий в пределах протяженности диаграммы остаточной остойчивости.

ф) Администрация убеждена в том, что остойчивость в промежуточных стадиях затопления достаточна.

г) Соответствие критериям остаточной остойчивости, указанным в пунктах (а), (с), (д) и (е) выше не требуется демонстрировать в эксплуатационных состояниях нагрузки, используя инструмент контроля остойчивости, программное обеспечение остойчивости или иной одобренный метод.

Суда, не имеющие средств движения

14 Лихтеру, барже или другому судну без независимых средств движения надводный борт назначается в соответствии с положениями данных правил. Баржам, которые отвечают требованиям пунктов 2 и 3, могут назначаться надводные борта, как для судов типа "А", при этом:

а) Администрация должна особо рассмотреть остойчивость барж, перевозящих груз на открытой палубе. Палубный груз может перевозиться только на баржах, которым назначен надводный борт, как для обычных судов типа "В".

б) Однако для барж, не имеющих на борту экипажа, требования правила 25, 26.3, 26.4 и 39 не применяются.

с) Таким баржам без экипажа, у которых на палубе надводного борта имеются только небольшие отверстия для доступа, закрытые водонепроницаемыми крышками, изготовленными из стали или другого равноценного материала и имеющими уплотнения, может быть назначен надводный борт на 25% меньше, чем величины, рассчитанные в соответствии с данными правилами.

Правило 28 Таблицы надводного борта

Таблицы надводного борта

Суда типа "А"

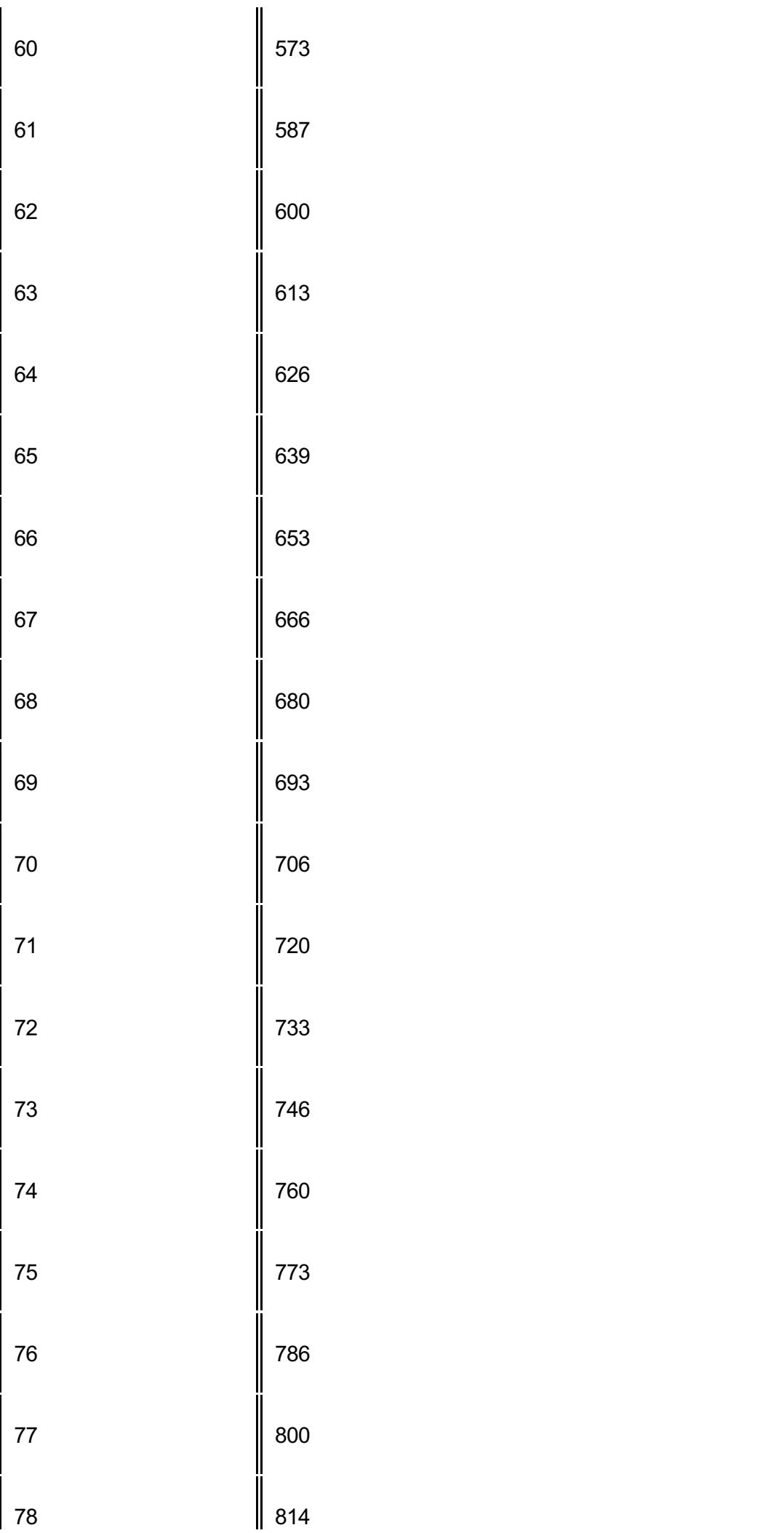
1 Табличный надводный борт для судов типа "А" определяется по таблице 28.1:

Таблица 28.1. Таблица надводного борта для судов типа "А"

Таблица 28.1

Длина судна, м	Надводный борт, мм
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334

41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	467
53	478
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559



79		828
80		841
81		855
82		869
83		883
84		897
85		911
86		926
87		940
88		955
89		969
90		984
91		999
92		1014
93		1029
94		1044
95		1059
96		1074

97	1089
98	1105
99	1120
100	1135
101	1151
102	1166
103	1181
104	1196
105	1212
106	1228
107	1244
108	1260
109	1276
110	1293
111	1309
112	1326
113	1342
114	1359
115	1376

116		1392
117		1409
118		1426
119		1442
120		1459
121		1476
122		1494
123		1511
124		1528
125		1546
126		1563
127		1580
128		1598
129		1615
130		1632
131		1650
132		1667
133		1684
134		1702

135		1719
136		1736
137		1753
138		1770
139		1787
140		1803
141		1820
142		1837
143		1853
144		1870
145		1886
146		1903
147		1919
148		1935
149		1952
150		1968
151		1984
152		2000

153	2016
154	2032
155	2048
156	2064
157	2080
158	2096
159	2111
160	2126
161	2141
162	2155
163	2169
164	2184
165	2198
166	2212
167	2226
168	2240
169	2254
170	2268
171	2281

172		2294
173		2307
174		2320
175		2332
176		2345
177		2357
178		2369
179		2381
180		2393
181		2405
182		2416
183		2428
184		2440
185		2451
186		2463
187		2474
188		2486
189		2497
190		2508

191	2519
192	2530
193	2541
194	2552
195	2562
196	2572
197	2582
198	2592
199	2602
200	2612
201	2622
202	2632
203	2641
204	2650
205	2659
206	2669
207	2678
208	2687

209	2696
210	2705
211	2714
212	2723
213	2732
214	2741
215	2749
216	2758
217	2767
218	2775
219	2784
220	2792
221	2801
222	2809
223	2817
224	2825
225	2833
226	2841
227	2849

228	2857
229	2865
230	2872
231	2880
232	2888
233	2895
234	2903
235	2910
236	2918
237	2925
238	2932
239	2939
240	2946
241	2953
242	2959
243	2966
244	2973
245	2979
246	2986

247	2993
248	3000
249	3006
250	3012
251	3018
252	3024
253	3030
254	3036
255	3042
256	3048
257	3054
258	3060
259	3066
260	3072
261	3078
262	3084
263	3089
264	3095

265	3101
266	3106
267	3112
268	3117
269	3123
270	3128
271	3133
272	3138
273	3143
274	3148
275	3153
276	3158
277	3163
278	3167
279	3172
280	3176
281	3181
282	3185
283	3189

284		3194
285		3198
286		3202
287		3207
288		3211
289		3215
290		3220
291		3224
292		3228
293		3233
294		3237
295		3241
296		3246
297		3250
298		3254
299		3258
300		3262
301		3266
302		3270

303	3274
304	3278
305	3281
306	3285
307	3288
308	3292
309	3295
310	3298
311	3302
312	3305
313	3308
314	3312
315	3315
316	3318
317	3322
318	3325
319	3328
320	3331

321	3334
322	3337
323	3339
324	3342
325	3345
326	3347
327	3350
328	3353
329	3355
330	3358
331	3361
332	3363
333	3366
334	3368
335	3371
336	3373
337	3375
338	3378
339	3380

340	3382
341	3385
342	3387
343	3389
344	3392
345	3394
346	3396
347	3399
348	3401
349	3403
350	3406
351	3408
352	3410
353	3412
354	3414
355	3416
356	3418
357	3420
358	3422

359	3423
360	3425
361	3427
362	3428
363	3430
364	3432
365	3433

Величины надводного борта при промежуточных длинах судна определяются линейной интерполяцией.

Для судов длиной более 365 м величины надводного борта устанавливаются Администрацией.

Суда типа "В"

2 Табличный надводный борт для судов типа "В" определяется по таблице 28.2:

Таблица 28.2. Таблица надводного борта для судов типа "В"

Таблица 28.2

Длина судна, м	Надводный борт, мм
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334

41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	467
53	478
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559

60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78

573
587
601
615
629
644
659
674
689
705
721
738
754
769
784
800
816
833
850

79		868
80		887
81		905
82		923
83		942
84		960
85		978
86		996
87		1015
88		1034
89		1054
90		1075
91		1096
92		1116
93		1135
94		1154
95		1172
96		1190

97	1209
98	1229
99	1250
100	1271
101	1293
102	1315
103	1337
104	1359
105	1380
106	1401
107	1421
108	1440
109	1459
110	1479
111	1500
112	1521
113	1543
114	1565
115	1587

116	
117	1609
118	1630
119	1651
120	1671
121	1690
122	1709
123	1729
124	1750
125	1771
126	1793
127	1815
128	1837
129	1859
130	1880
131	1901
132	1921
133	1940
134	1959
	1979

135		2000
136		2021
137		2043
138		2065
139		2087
140		2109
141		2130
142		2151
143		2171
144		2190
145		2209
146		2229
147		2250
148		2271
149		2293
150		2315
151		2334
152		2354

153	2375
154	2396
155	2418
156	2440
157	2460
158	2480
159	2500
160	2520
161	2540
162	2560
163	2580
164	2600
165	2620
166	2640
167	2660
168	2680
169	2698
170	2716
171	2735

172	2754
173	2774
174	2795
175	2815
176	2835
177	2855
178	2875
179	2895
180	2915
181	2933
182	2952
183	2970
184	2988
185	3007
186	3025
187	3044
188	3062
189	3080
190	3098

191		3116
192		3134
193		3151
194		3167
195		3185
196		3202
197		3219
198		3235
199		3249
200		3264
201		3280
202		3296
203		3313
204		3330
205		3347
206		3363
207		3380
208		3397

209	3413
210	3430
211	3445
212	3460
213	3475
214	3490
215	3505
216	3520
217	3537
218	3554
219	3570
220	3586
221	3601
222	3615
223	3630
224	3645
225	3660
226	3675
227	3690

228	3705
229	3720
230	3735
231	3750
232	3765
233	3780
234	3795
235	3808
236	3821
237	3835
238	3849
239	3864
240	3880
241	3893
242	3906
243	3920
244	3934
245	3949
246	3965

247	3978
248	3992
249	4005
250	4018
251	4032
252	4045
253	4058
254	4072
255	4085
256	4098
257	4112
258	4125
259	4139
260	4152
261	4165
262	4177
263	4189
264	4201

265	4214
266	4227
267	4240
268	4252
269	4264
270	4276
271	4289
272	4302
273	4315
274	4327
275	4339
276	4350
277	4362
278	4373
279	4385
280	4397
281	4408
282	4420
283	4432

284	4443
285	4455
286	4467
287	4478
288	4490
289	4502
290	4513
291	4525
292	4537
293	4548
294	4560
295	4572
296	4583
297	4595
298	4607
299	4618
300	4630
301	4642
302	4654

303	4665
304	4676
305	4686
306	4695
307	4704
308	4714
309	4725
310	4736
311	4748
312	4757
313	4768
314	4779
315	4790
316	4801
317	4812
318	4823
319	4834
320	4844

321	4855
322	4866
323	4878
324	4890
325	4899
326	4909
327	4920
328	4931
329	4943
330	4955
331	4965
332	4975
333	4985
334	4995
335	5005
336	5015
337	5025
338	5035
339	5045

340	5055
341	5065
342	5075
343	5086
344	5097
345	5108
346	5119
347	5130
348	5140
349	5150
350	5160
351	5170
352	5180
353	5190
354	5200
355	5210
356	5220
357	5230
358	5240

359	5250
360	5260
361	5268
362	5276
363	5285
364	5294
365	5303

Величины надводного борта при промежуточных длинах судна определяются линейной интерполяцией.

Для судов длиной более 365 м величины надводного борта устанавливаются Администрацией.

Правило 29 Поправка к надводному борту для судов длиной менее 100 м

Поправка к надводному борту для судов длиной менее 100 м

Табличный надводный борт для судов типа "В", длиной от 24 до 100 м, имеющих закрытые надстройки с расчетной длиной 35% длины судна или менее, должен быть увеличен на:

$$7,5(100-L)0,35 - \left(\frac{E_l}{L}\right), \text{ мм}$$

где: L - длина судна, м; и

E_l - расчетная длина надстройки, м, определенная как указано в правиле 35, но исключая длину ящиков.

Правило 30 Поправка на коэффициент общей полноты

Поправка на коэффициент общей полноты

В тех случаях, когда коэффициент общей полноты (C_b) больше 0,68, табличный надводный борт, определенный в правиле 28 и измененный согласно правилам 27.8, 27.10 и 29, если они применимы, должен быть умножен на коэффициент:

$$\frac{C_b + 0,68}{1,36}$$

Коэффициент общей полноты не должен приниматься более 1,0.

Правило 31 Поправка на высоту борта

Поправка на высоту борта

1 Если D превышает $L/15$, надводный борт должен быть увеличен на величину

$$R \left(D - \frac{L}{15} \right), \text{ мм},$$

где:

$$R = \frac{L}{0,48} \text{ - при длине менее чем } 120 \text{ м и}$$

$$R = 250 \text{ - при длине } 120 \text{ м и более,}$$

2 Если D меньше $L/15$, то вычет не должен делаться за исключением судов с закрытыми надстройками, простирающимися по крайней мере на 0,6 L в средней части со сплошным ящиком или с сочетанием отдельных закрытых надстроек и ящиков, которые простираются на всю длину судна, для которых надводный борт должен быть уменьшен на величину, предписанную в пункте 1.

3 Если высота надстройки или ящика меньше стандартной, вычет должен быть исправлен на отношение высоты действительной надстройки или ящика к применимой, стандартной высоте, определение которой дано в правиле 33.

Правило 32 Поправка на положение палубной линии

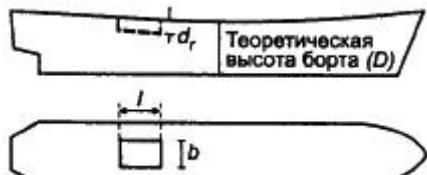
Поправка на положение палубной линии

Если действительная высота борта до верхней кромки палубной линии больше или меньше величины D , разность высот должна быть прибавлена к высоте надводного борта, или вычтена из нее.

Правило 32-1 Поправка на рецесс в палубе надводного борта

Поправка на рецесс в палубе надводного борта

1 Если в палубе надводного борта устроен рецесс, не простирающийся от борта до борта судна, надводный борт, рассчитанный без учета рецесса, должен быть исправлен поправкой на потерю плавучести из-за рецесса. Эта поправка равняется величине, полученной от деления объема рецесса на площадь ватерлинии судна при 85% от наименьшей теоретической высоты борта (см. рис.32-1.1).



2 Эта поправка прибавляется к надводному борту, полученному после применения всех других поправок, за исключением поправки на высоту борта в носу судна.

3 Если надводный борт, исправленный за потерю плавучести, как указано выше, будет больше, чем минимальный геометрический надводный борт, определенный на основе теоретической высоты борта, измеренной до днища рецесса, может использоваться последняя величина.

Поправка, добавляемая к надводному борту, равна:

$$\frac{l \times b \times d_r}{\text{площадь ватерлинии при } 0,85D}$$

Правило 33 Стандартная высота надстройки

Стандартная высота надстройки

Стандартная высота надстройки дана в следующей таблице:

Таблица 33.1.

Таблица 33.1

Стандартная высота, м		
L , м	Приподнятый квартердек	Все остальные надстройки
30 или меньше	0,9	1,8
75	1,2	1,8
125 или больше	1,8	2,3

Стандартные высоты для промежуточных длин судна получаются линейной интерполяцией.

Правило 34 Длина надстройки

Длина надстройки

1 За исключением положений, предусмотренных в пункте 2, длина надстройки (S) равна среднему значению длин тех частей надстройки, которые находятся в пределах длины (L).

Если переборка надстройки имеет уступ (рецесс), расчетная длина надстройки должна быть снижена на величину, равную отношению площади уступа в горизонтальной проекции, к ширине надстройки в середине длины уступа. Если уступ не является симметричным относительно диаметральной плоскости, его наибольшая часть должна считаться применимой к обоим бортам судна. Нет необходимости перекрывать уступ палубой.

2 Если концевая переборка закрытой надстройки имеет плавную выпуклую форму, то длина надстройки может быть увеличена, исходя из замены выпуклой переборки эквивалентной плоской переборкой. Это увеличение должно быть равно двум третям протяженности выпуклой части переборки по длине судна. Максимальная протяженность выпуклой части, которая может быть принята во внимание при определении этого увеличения, равна половине ширины надстройки в месте пересечения криволинейной переборки с бортом надстройки.

Если надстройка имеет выступ шириной по обе стороны диаметральной плоскости по крайней мере 30% от ширины судна, расчетная длина надстройки может быть увеличена учетом равноценной переборки надстройки в форме параболы. Эта парабола должна проходить от выступа в диаметральной линии через точку пересечения действительной переборки надстройки с бортами выступа и далее к бортам судна. Эта парабола должна полностью находиться в пределах надстройки и ее выступов.

Если надстройка отступает от борта, как это допущено правилом 3.10, равноценная переборка рассчитывается на основе действительной ширины надстройки (а не ширины судна).

3 Надстройки с наклонными концевыми переборками рассматриваются следующим образом:

а) Если высота надстройки вне скоса равна или меньше стандартной высоты, длина S рассчитывается как показано на рис.34.1.

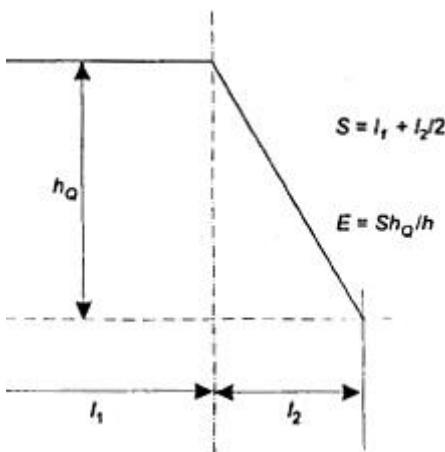


Рис.34.1. Высота надстройки равна или менее стандартной высоты h

б) Если высота более стандартной, длина S рассчитывается как показано на рис. 34.2.

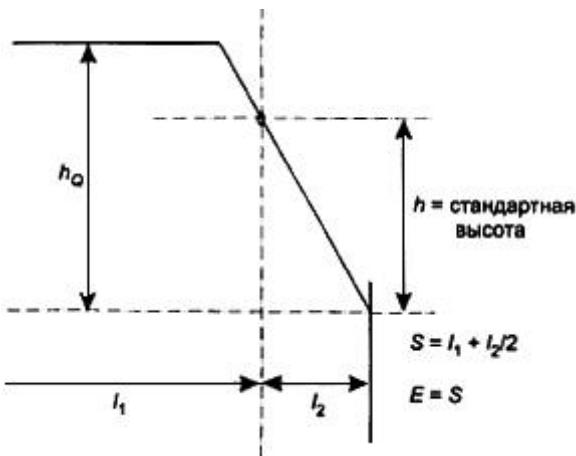


Рис.34.2. Высота надстройки более стандартной

с) Вышесказанное применяется только тогда, когда наклонная сторона составляет с основной плоскостью угол 15° или более. Если этот угол менее 15° , эта компоновка рассматривается как изгиб.

Правило 35 Расчетная длина надстройки

Расчетная длина надстройки

1 Расчетная длина (E) закрытой надстройки стандартной высоты равна ее длине за исключением случаев, предусмотренных в пункте 2.

2 Во всех случаях, когда закрытая надстройка стандартной высоты не доходит до бортов судна, как это допущено правилом 3.10, расчетная длина должна быть равна длине, умноженной на отношение

$$\frac{b}{B_s},$$

где:

b - ширина надстройки в середине ее длины; и

B_s - ширина судна в середине длины надстройки.

Если надстройка отступает от бортов на части ее длины, то это изменение применяется только к этой, отступающей части.

3 Если высота закрытой надстройки меньше стандартной, расчетная длина должна быть равна длине, уменьшенной пропорционально отношению фактической высоты к стандартной высоте. Если высота надстройки превышает стандартную, то расчетная длина надстройки не должна увеличиваться (см. рис.34.1 и 34.2).

Если высота надстройки с наклонными концевыми переборками (вне скоса) менее, чем стандартная, то расчетная длина (E) надстройки равняется ее длине (5), полученной из рис.34.1, уменьшенной на отношение фактической высоты к стандартной.

Если на судне с избыточной седловатостью, но без какой-либо надстройки в границах $0,2L$ от миделя, имеется ют или бак высотой менее стандартной, может производиться надбавка к высоте юта или бака путем увеличения фактической высоты на разницу между фактическим и стандартным профилем седловатости. Вычет за избыток седловатости, в соответствии с правилом 38.16, не должен допускаться.

4 Расчетная длина возвышенного квартердека, если он имеет сплошную носовую переборку равняется его длине, вплоть до наибольшего значения $0,6L$. Если переборка имеет вырезы, то возвышенный квартердек должен рассматриваться как ют с высотой меньше стандартной.

Максимальная расчетная длина $0,6L$ возвышенного квартердека подлежит измерению от кормового перпендикуляра, даже если ют устроен вместе с возвышенным квартердеком.

5 Надстройки, не являющиеся закрытыми, не должны иметь расчетной длины.

Правило 36 Ящики

Ящики

1 Ящик или подобная ему конструкция, не простирающаяся до бортов судна, учитывается при следующих условиях:

- а) прочность ящика не менее прочности надстройки;
- б) люки устроены на палубе ящика, а их комингсы и крышки отвечают требованиям правил с 13 по 16 включительно; ширина палубного стрингера ящика обеспечивает удовлетворительный проход и достаточную поперечную прочность. Однако в палубе надводного борта могут быть допущены малые отверстия для доступа с водонепроницаемыми крышками;
- с) постоянная рабочая платформа с леерными ограждениями по длине судна обеспечена палубой ящика или раздельных ящиков, соединенных с надстройками надежными постоянными переходными мостиками;
- д) вентиляторы защищены ящиком, водонепроницаемыми крышками или другими равноценными средствами;
- е) открытые леерные устройства установлены на открытых частях палубы надводного борта в районе ящиков, по крайней мере на половине их длины, или, в качестве альтернативы, обеспечивается площадь штормовых портиков в нижней части фальшбортов, с учетом правила 24.2, равная 33% общей площади фальшбортов;
- ф) машинные шахты защищены ящиком, или надстройкой, по крайней мере стандартной высоты, или рубкой такой же высоты и равноценной прочности;
- г) ширина ящика составляет не менее 60% ширины судна; и
- х) если на судне нет надстройки, длина ящика составляет не менее $0,6L$.

2 Полная длина учитываемого ящика, уменьшенная в отношении его средней ширины к B , является его расчетной длиной.

3 Стандартная высота ящика равна стандартной высоте надстройки, но не возвышенного квартердека.

4 Если высота ящика меньше стандартной, его расчетная длина уменьшается пропорционально отношению фактической высоты к стандартной. Если высота комингсов люка на палубе ящика меньше требуемой правилом 14-1, то фактическую высоту ящика надо уменьшить на разницу между фактической и требуемой высотой комингса.

5 Если высота ящика менее стандартной и комингсы люка ящика также менее стандартной высоты или отсутствуют полностью, уменьшение фактической высоты ящика за счет недостаточной высоты комингса люка принимается как разница между 600 мм и фактической высотой комингса, или 600 мм, если комингсов люка нет. Уменьшение фактической высоты ящика не должно требоваться в случаях, когда на палубе ящика имеются только небольшие лючки высотой менее стандартной, для которых может быть выдано освобождение от требования к стандартной высоте комингсов.

6 При вычислении величины надводного борта непрерывные люки могут рассматриваться как ящик, при условии что положения данного пункта выполняются во всех отношениях.

Палубный стрингер ящика, ссылка на который дается в пункте 1(b), может устанавливаться снаружи бортовой переборки ящика в сочетании со следующими:

а) стрингер обеспечивает беспрепятственный проход шириной, по меньшей мере, 450 мм по каждому борту судна;

б) стрингер должен состоять из жесткой пластины, надежно поддерживаемой и подкрепленной ребрами жесткости;

с) стрингер должен располагаться выше палубы надводного борта, насколько это практически возможно. При вычислении величины надводного борта высота ящика должна быть снижена, по меньшей мере, на 600 мм или на фактическую разницу между верхом ящика и стрингером, смотря по тому, что больше;

д) устройства крепления люковых крышек должны быть доступны со стрингера или прохода; и

е) ширина ящика должна измеряться между бортовыми переборками ящика.

7 Если ящик, смежный с надстройками, такими как ют, средняя надстройка или бак, включен в расчет величины надводного борта, отверстия не должны устраиваться в той части переборки, которая является общей для ящика и надстройки. Послабление может быть сделано для небольших отверстий, таких как для трубопроводов, кабелей или горловин с крышками, крепящимися на болтах.

8 Борта ящика, включенного в расчет величины надводного борта не должны иметь вырезов. Бортовые иллюминаторы неоткрывающегося типа и горловины с крышками, крепящимися на болтах, могут допускаться.

Правило 37 Вычеты на надстройки и ящики

Вычеты на надстройки и ящики

1 Если расчетная длина надстроек и ящиков составляет $1,0L$, то вычет из надводного борта должен быть 350 мм для судна длиной 24 м, 860 мм для судна длиной 85 м и 1070 мм для судна длиной 122 м и более. Вычеты для промежуточных длин должны быть получены линейной интерполяцией.

2 Если суммарная расчетная длина надстроек и ящиков меньше чем $1,0L$, вычет в процентах от указанных выше величин должен быть получен из следующей таблицы:

Таблица 37.1. Проценты вычетов для судов типа "А" и "В"

Таблица 37.1

	Суммарная расчетная длина надстроек и ящиков										
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Процент вычета для всех типов надстроек	0	7,0	14,0	21,0	31,0	41,0	52,0	63,0	75,3	87,7	100

Процент вычета для промежуточных длин надстроек и ящиков должен быть получен линейной интерполяцией.

3 Для судов типа "В", если расчетная длина бака менее $0,07L$, вычет не допускается.

Правило 38 Седловатость

Седловатость

Общие положения

1 Седловатость должна измеряться от палубы у борта до базисной линии, проведенной параллельно линии киля через линию седловатости на миделе.

2 На судах, спроектированных с дифферентом, седловатость должна измеряться относительно базисной линии, проведенной параллельно конструктивной грузовой ватерлинии.

3 На гладкопалубных судах и на судах с раздельными надстройками седловатость должна измеряться у палубы надводного борта.

4 На судах с необычным соединением палубы с бортом, у которых в этой части у бортов имеется уступ или углубление, седловатость должна рассматриваться по отношению к эквивалентной высоте на миделе.

5 На судах с надстройкой стандартной высоты, которая простирается по всей длине палубы надводного борта, седловатость должна измеряться у палубы надстроек. Если высота превосходит стандартную, то наименьшая разность (Z) между фактической и стандартной высотами должна прибавляться к каждой концевой ординате. Аналогично этому промежуточные ординаты на расстояниях $1/6L$ и $1/3L$ от каждого перпендикуляра должны быть увеличены на $0,444Z$ и $0,111Z$ соответственно. Если на надстройке имеется закрытые ют или бак, должна допускаться надбавка седловатости за такие ют или бак, согласно методу пункта 12, как показано на рис.38.1.

6 Если палуба закрытой надстройки имеет по меньшей мере такую же седловатость, как и открытая палуба надводного борта, седловатость закрытой части палубы надводного борта не должна учитываться.

7 Если закрытые ют или бак имеют стандартную высоту, а седловатость большую, чем у палубы надводного борта, или они имеют высоту больше стандартной, то седловатость палубы надводного борта должна быть увеличена, как предусмотрено в пункте 12.

Если ют или бак состоят из двух уровней, должен использоваться метод, показанный на рис.38.2.

На рис.38.1 и 38.2 используются следующие обозначения:

Z - согласно пункту 5; и

Z_v - конечная ордината виртуальной стандартной параболы, проведенной через точку "X". Если Z_v больше, чем $(Z + h)$, конечная ордината должна быть $(Z + h)$ и тогда точка "X" и кривая (2) не рассматриваются.

Если длина первого яруса надстройки более $0,5l$, виртуальная стандартная парабола должна начинаться на миделе, как указано на рис.38.1.

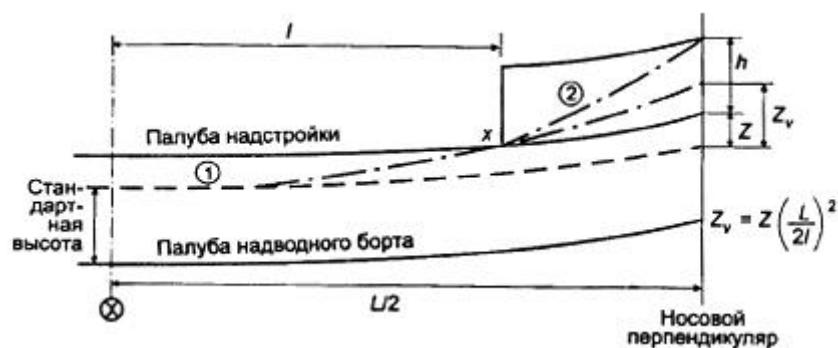


Рис.38.1

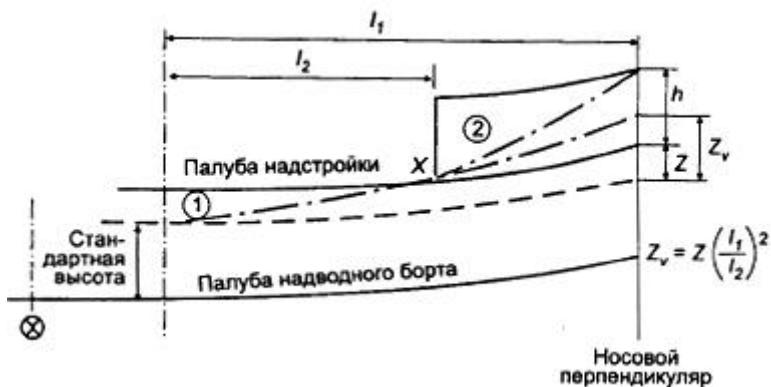


Рис.38.2

Стандартный профиль седловатости

8 Ординаты стандартного профиля седловатости даны в следующей таблице:

Таблица 38.1. Стандартный профиль седловатости

Таблица 38.1

(если L измерена в м)

	Место	Ордината, мм	Коэффициент
Кормовая половина	Кормовой перпендикуляр	$25\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1
	1/6 L от К.П.	$11.1\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	1/3 L от К.П.	$2.8\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	Мидель	0	1
Носовая половина	Мидель	0	1
	1/3 L от Н.П.	$5.6\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	1/6 L от Н.П.	$22.2\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	Носовой перпендикуляр	$5\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1

Измерение отклонений от стандартного профиля седловатости

9 Если профиль седловатости отличается от стандартного, то четыре ординаты каждого профиля в носовой или кормовой половине судна должны умножаться на соответствующие коэффициенты, приведенные в вышеуказанной таблице ординат. Разность между суммами соответствующих произведений принятой и стандартной седловатости, разделенная на 8, определяет недостаток или избыток седловатости в носовой или кормовой половинах. Среднее арифметическое значение избытка или недостатка в носовой и кормовой половинах определяет избыток или недостаток седловатости.

10 Если кормовая половина профиля седловатости выше стандартной, а носовая половина ниже стандартной, то избыток седловатости не должен приниматься во внимание, а должен учитываться только недостаток.

11 Если носовая половина профиля седловатости превышает стандартную, а кормовая половина не менее чем 75% стандартной, надбавка должна учитываться за часть избытка седловатости. Если кормовая часть менее 50% стандартной, надбавка седловатости в носу не учитывается. Если седловатость в корме находится между 50% и 75% от стандартной, то может допускаться промежуточная поправка на избыток седловатости в носу.

12 Если надбавка седловатости учитывается за ют или бак, используется следующая формула:

$$s = \frac{yL'}{3L},$$

где:

s - надбавка к седловатости, которая вычитается из недостатка или прибавляется к избытку седловатости;

y - разница между фактической и стандартной высотой надстройки на кормовом или носовом перпендикуляре;

L' - средняя длина закрытого юта или бака вплоть до максимальной длины $0,5L$; и

L - длина судна, определение которой дано в правиле 3.1.

Приведенная выше формула выведена при допущении, что кривая седловатости является параболой, касательной к действительной кривой седловатости у палубы надводного борта и пересекающей концевую ординату в точке, лежащей ниже палубы надстройки на расстоянии, равном стандартной высоте надстройки. Палуба надстройки в любой точке не должна отстоять от этой кривой менее чем на стандартную высоту надстройки. Эта кривая должна применяться при определении профиля седловатости для носовой и кормовой частей судна.

13(а) Любой избыток в высоте надстройки, который не простирается до кормового перпендикуляра, не может рассматриваться как вклад в запас седловатости.

б) Если высота надстройки меньше стандартной, палуба надстройки не должна быть менее минимальной высоты надстройки над виртуальной линией седловатости в любой точке. С этой целью у принимается как разница между фактической и минимальной высотами надстройки на кормовом/носовом перпендикуляре.

с) Для возвышенного квартердека надбавка придается только тогда, когда высота этого квартердека более стандартной высоты "других надстроек", определенных в правиле 33, и только на величину, на которую фактическая высота возвышенного квартердека превышает стандартную высоту.

д) Если ют или бак имеют наклонные концевые переборки, надбавка седловатости может допускаться за счет избытка высоты. Должна использоваться формула, приведенная в пункте 12, причем величины y и L' - как показано на рис.38.3.

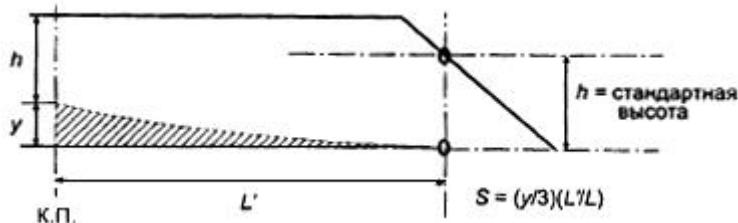


Рис.38.3. Надбавка седловатости S за избыток высоты

Поправка на отклонения от стандартного профиля седловатости

14 Поправка на седловатость должна представлять произведение величины недостатка или избытка седловатости (см. пункты с 9 по 11 включительно) на величину:

$$0,75 - \frac{S_l}{2L}$$

где S_l - общая длина L закрытых надстроек, определенных в правиле 34, без ящиков.

Надбавка при недостатке седловатости

15 Если седловатость меньше стандартной, то поправка на недостаток седловатости (см. пункт 14) должна прибавляться к надводному борту.

Вычет при избытке седловатости

16 На судах, у которых закрытая надстройка простирается на $0,1L$ в нос и $0,1L$, в корму от миделя судна, поправка на избыток седловатости, рассчитанная в соответствии с положениями пункта 14, должна вычитаться из высоты надводного борта; на судах, закрытая надстройка которых не перекрывает мидель, вычет из надводного борта не должен производиться; если закрытая надстройка простирается менее чем на $0,1L$, в нос и на $0,1L$ в корму от миделя судна, вычет должен определяться линейной интерполяцией. Максимальный вычет на избыток седловатости не должен превышать 125 мм на 100 м длины.

При применении данного пункта высота надстройки должна относиться к ее стандартной высоте. Если высота надстройки или возвышенного квартердека менее стандартной, снижение должно быть в пропорции фактической высоты к стандартной.

Правило 39 Минимальная высота в носу и запас плавучести

Минимальная высота в носу и запас плавучести

1 Высота в носу (F_b), определенная как вертикальное расстояние на носовом перпендикуляре от ватерлинии, соответствующей назначенному летнему надводному борту и расчетному дифференту, до верхней кромки открытой палубы у борта, должна быть не менее:

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129(L/d_1)),$$

где:

F_b - расчетная минимальная высота в носу, мм;

L - длина судна, определенная в правиле 3, м;

B - теоретическая ширина, определенная в правиле 3, м;

d_1 - осадка при 85% наименьшей теоретической высоты борта (D), м;

C_b - коэффициент общей полноты, определенный в правиле 3;

C_{wf} - коэффициент площади ватерлинии в нос от $L/2$:

$$C_{wf} = \frac{A_{wf}}{L/2 \times B}; \text{ и}$$

A_{wf} - площадь ватерлинии в нос от $L/2$ при осадке d_1 , м².

Для судов с назначенными лесными надводными бортами, при применении пункта 1, принимается летний надводный борт, а не лесной летний надводный борт.

2 Если высота в носу, требуемая пунктом 1, достигается за счет седловатости, то седловатость должна простираться, по крайней мере, на 15% длины судна, измеренной от носового перпендикуляра. Если она достигается надстройкой, то такая надстройка должна простираться от форштевня до точки, отстоящей, по меньшей мере, на $0,07L$ в корму от носового перпендикуляра, и должна быть закрытой, как определено в правиле 3.10.

3 Суда, которые вследствие особых требований эксплуатации не могут удовлетворять положениям пунктов 1 и 2 данного правила, могут быть представлены на специальное рассмотрение Администрации.

4(a) Седловатость палубы бака может приниматься в расчет, даже если длина бака менее $0,15L$, но более $0,07L$, при условии что высота бака не менее половины стандартной высоты надстройки, определенной в правиле 33, между $0,07L$, и носовым перпендикуляром.

b) Если высота бака менее половины стандартной высоты надстройки, определенной в правиле 33, увеличенная высота в носу может определяться следующим образом:

i) Если палуба надводного борта имеет седловатость, простирающуюся от точки, расположенной в корму от $0,15L$, - параболой с началом в $0,15L$, в корму от носового перпендикуляра на высоте, равной высоте борта на миделе судна, продолженной через точку пересечения переборки бака с палубой, и до носового перпендикуляра, но не выше, чем уровень палубы бака (как показано на рис.39.1). Однако, если значение высоты, обозначенной как h_f , на рис.39.1 меньше, чем значение высоты, отмеченной как h_b , то h_f , может быть заменена на h_b в имеющейся высоте в носу.

ii) Если палуба надводного борта имеет седловатость, простирающуюся от точки, расположенной менее $0,15L$, или седловатость отсутствует, - линией от палубы бака у борта на $0,07L$, проходящей параллельно основной линии до носового перпендикуляра (как показано на рис.39.2).

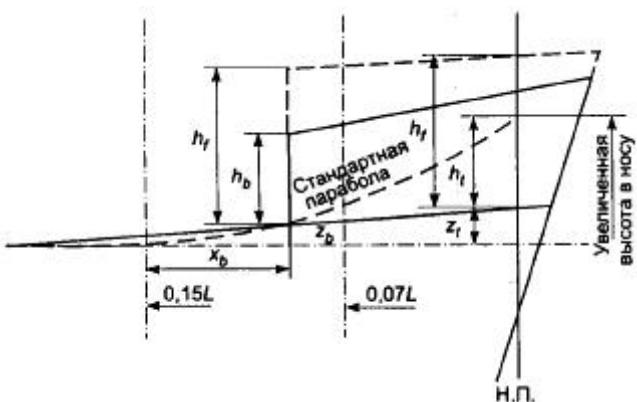


Рис.39.1

$$h_f = Z_b \left(\frac{0,15L}{x_b} \right)^2 - Z_f$$

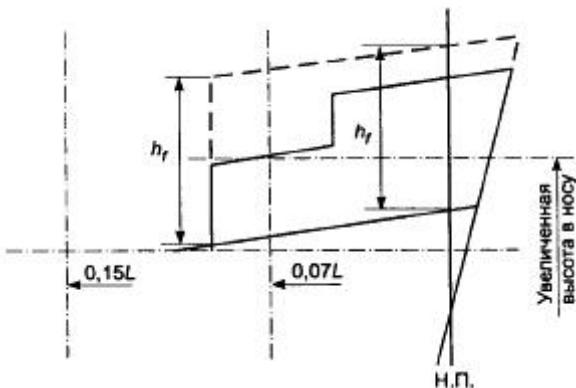


Рис.39.2

h_f - половина стандартной высоты надстройки, определенной в правиле 33

5 Все суда с назначенным для типа "В" надводным бортом, иные чем нефтяные танкеры*, танкеры-химовозы* и газовозы*, должны иметь дополнительный запас плавучести в носовой оконечности. На расстоянии в $0,15L$ в корму от носового перпендикуляра сумма проекций площадей между летней грузовой ватерлинией и палубой у борта (A1 и A2 на рис.39.3) и проекции площади закрытой надстройки, если она имеется (A3), не должна быть менее:

* Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, определенные в правилах II-1/2.12, VII/8.2 и VII/11.2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, соответственно.

$$0,15 F_{\min} + 4,0 \left(\frac{L}{3} + 10 \right) \frac{L}{1000}, \text{ м}^2$$

где:

$$F_{\min} = (F_0 \times f_1) + f_2;$$

F_0 - табличный надводный борт, мм, взятый из таблицы 28.2, исправленный по правилу 27.9 или 27.10, в зависимости от применимости;

f_1 - поправка на коэффициент общей полноты из правила 30; и

f_2 - поправка на высоту борта, мм, из правила 31.

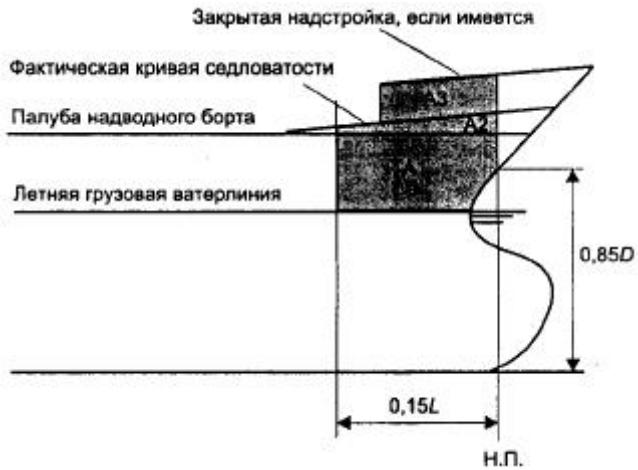


Рис.39.3

Правило 40 Минимальные надводные борта

Минимальные надводные борта

Летний надводный борт

1 Минимальным надводным бортом летом должен быть надводный борт, полученный из таблиц правил 28 и измененный поправками, указанными в правиле 27, если они применимы, в правилах 29, 30, 31, 32, 37, 38 и, если применимы, то и в правиле 39.

2 Надводный борт в соленой воде, вычисленный в соответствии с пунктом 1, но без поправки на палубную линию, как это предусмотрено в правиле 32, должен быть не менее 50 мм. Для судов, имеющих в районе 1 люки с крышками, которые не отвечают требованиям правил 16.1-16.5 или 26, надводный борт должен быть не менее 150 мм.

Тропический надводный борт

3 Минимальным надводным бортом в тропической зоне должен быть надводный борт, полученный путем вычета из летнего надводного борта одной сорок восьмой летней осадки, измеренной от верхней кромки киля, до центра кольца знака грузовой марки.

4 Надводный борт в соленой воде, вычисленный в соответствии с пунктом 3, но без поправки на палубную линию, как это предусмотрено в правиле 32, не должен быть менее 50 мм. Для судов, имеющих в районе 1 люки с крышками, которые не отвечают требованиям правил 16.1-16.5 или 26, надводный борт должен быть не менее 150 мм.

Зимний надводный борт

5 Минимальным надводным бортом зимой должен быть надводный борт, полученный путем прибавления к летнему надводному борту одной сорок восьмой летней осадки, измеренной от верхней кромки киля до центра кольца знака грузовой марки.

Зимний надводный борт в Северной Атлантике

6 Минимальным надводным бортом для судов длиной не более 100 м, которые выходят в часть Северной Атлантики, определенную в правиле 52 (Приложение II), в течение зимнего сезона должен быть зимний надводный борт, увеличенный на 50 мм. Для других судов зимним надводным бортом в Северной Атлантике должен быть зимний надводный борт.

Надводный борт в пресной воде

7 Минимальный надводный борт в пресной воде с удельным весом 1,0 должен быть получен путем вычета из минимального надводного борта в соленой воде

$$\frac{\Delta}{40T}, \text{ см},$$

где: Δ - водоизмещение судна в соленой воде в тоннах по летнюю грузовую ватерлинию; и

T - число тонн на один сантиметр осадки в соленой воде при летней грузовой ватерлинии.

8 Если водоизмещение по летнюю грузовую ватерлинию не может быть установлено, то вычет составляет одну сорок восьмую летней осадки, измеренной от верхней кромки киля, до центра кольца знака грузовой марки.

Глава IV Специальные требования для судов, которым назначаются лесные надводные борта

Специальные требования для судов, которым назначаются лесные надводные борта

Правило 41 Применение данной главы

Применение данной главы

Правила с 42 по 45 включительно применяются только к судам, которым назначаются лесные грузовые марки.

Правило 42 Определения

Определения

1 *Палубный лесной груз*. Термин *палубный лесной груз* означает груз леса, перевозимый на открытой части палубы надводного борта. Этот термин не распространяется на древесную массу или подобный ей груз*.

* См. "Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы", принятый Организацией резолюцией A.715(17) или "Кодекс безопасной практики 2011 года для судов, перевозящих палубные лесные грузы" (Кодекс ПЛГ 2011), принятый Организацией резолюцией A.1048(27) с возможными поправками, в зависимости от случая.

2 Лесная грузовая марка. Лесной палубный груз может рассматриваться как придающий судну определенную дополнительную плавучесть и большую степень защиты от действия моря. По этой причине для судов, перевозящих лесной палубный груз, можно допустить уменьшение надводного борта, вычисленное в соответствии с положениями правила 45, и нанесение марок на борту судна в соответствии с положениями правила 6.3 и .4. Однако для того, чтобы применять такой специальный надводный борт, палубный лесной груз должен удовлетворять определенным условиям, изложенными ниже в правиле 44, а само судно также должно удовлетворять определенным условиям, связанным с его конструкцией, которые изложены в правиле 43.

Правило 43 Конструкция судна

Конструкция судна

Надстройка

1 Суда должны иметь бак, по крайней мере, стандартной высоты и длиной не менее $0,07L$. Кроме того, если судно имеет длину менее 100 м, то оно должно иметь ют, по крайней мере, стандартной высоты или возвышенный квартердек с палубной рубкой на корме, по крайней мере, такой же общей высоты.

Цистерны двойного дна

2 Цистерны двойного дна, расположенные в районе половины длины судна в средней его части, должны иметь надлежащее водонепроницаемое продольное деление.

Фальшборты

3 Судно должно быть оборудовано либо постоянными и снабженным необходимыми штормовыми портиками фальшбортами высотой не менее 1 м, с ребрами жесткости у верхней кромки и поддерживаемыми прочными фальшбортными стойками, прикрепленными к палубе, либо надежным леерным устройством такой же высоты и особо прочной конструкции.

Правило 44 Размещение груза

Размещение груза

Общие положения

1 Отверстия на открытой палубе, над которыми размещается груз, должны быть надежно закрыты и задраены.

Вентиляторы и воздушные трубы должны быть надежно защищены.

2 Палубный лесной груз должен укладываться по меньшей мере по всей имеющейся длине, которая составляет длину колодца или суммарную длину колодцев между надстройками.

Если ограничивающей кормовой надстройки нет, то лес следует размещать по меньшей мере до кормового конца последнего кормового люка.

Палубный лесной груз следует укладывать по всей ширине судна как можно ближе к борту судна, принимая во внимание такие препятствия, как леерные ограждения, стойки фальшборта, стойки, проход для лоцманов и т.д., при условии что любой образовавшийся при этом зазор у борта судна не будет превышать в среднем 4% ширины судна. Лес должен быть уложен по возможности более плотно на высоту не меньшую, чем стандартная высота надстройки, но не возвышенного квартердека.

3 На судне, совершающем плавание зимой в зимней сезонной зоне, высота палубного груза над палубой, открытой воздействию окружающей среды не должна превышать одной трети наибольшей ширины судна.

4 Лесной палубный груз должен быть компактно уложен, обвязан и закреплен. Он ни в коем случае не должен затруднять управление судном и необходимые работы на судне.

Стойки

5 Если по роду перевозимого леса требуются стойки, то они должны быть достаточно прочными с учетом ширины судна. Прочность стоек не должна превышать прочность фальшборта, а расстояние между ними должно соответствовать длине и роду перевозимого груза, но не должно превышать 3 м. Для крепления стоек должны быть предусмотрены прочные угольники или металлические башмаки, или другие такие же надежные средства.

Найтоваы

6 Палубный лесной груз должен быть надежно закреплен по всей своей длине системой найтовов, принятой Администрацией с учетом характера перевозимого леса*.

* См. "Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы", принятый Организацией резолюцией A.715(17) или "Кодекс безопасной практики 2011 года для судов, перевозящих палубные лесные грузы" (Кодекс ПЛГ 2011), принятый Организацией резолюцией A.1048(27) с возможными поправками, в зависимости от случая.

Остойчивость

7 Должны быть приняты меры для обеспечения надлежащего запаса остойчивости на всех стадиях рейса, с учетом возможного увеличения веса, например вследствие намокания груза или обледенения, где это применимо, а также уменьшения веса, например вследствие расходования топлива и запасов.

Защита экипажа, доступ в машинные помещения и прочее

8 В дополнение к требованиям правила 25.5, леерные ограждения или спасательные леера с промежутками между леерами по вертикали не более 350 мм должны быть установлены с каждой стороны палубного груза на высоту не менее 1 м над грузом.

Кроме того, спасательный леер, желательно из стального троса, тую натянутого с помощью талрепа, должен быть предусмотрен как можно ближе к диаметральной плоскости судна. Расстояние между опорными стойками всех леерных ограждений и спасательных лееров должно быть таким, чтобы исключить нежелательный прогиб. При неровном расположении груза должна предусматриваться безопасная поверхность для прохода шириной не менее 600 мм, установленная на поверхности груза и надежно закрепленная под спасательным леером или рядом с ним.

9 В случае невозможности выполнения требований, предписанных в пункте 8, следует использовать другие устройства, удовлетворяющие требованиям Администрации.

Рулевые устройства

10 Рулевые устройства должны быть надежно защищены от повреждений грузом и должны быть, насколько практически возможно, доступными. Должно быть предусмотрено надежное средство для управления рулем в случае поломки главного рулевого привода.

Правило 45 Вычисление надводного борта

Вычисление надводного борта

1 Минимальный летний надводный борт вычисляется в соответствии с правилами 27.5, 27.6, 27.14, 28, 29, 30, 31, 32, 37 и 38, однако, приведенные в правиле 37 проценты заменяются следующими:

Таблица 45.1.

Таблица 45.1

	Суммарная расчетная длина надстроек										
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Процент вычета для всех типов надстроек	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Проценты вычета для промежуточных длин надстроек получаются линейной интерполяцией.

2 Зимний лесной надводный борт должен быть получен прибавлением к летнему лесному надводному борту одной тридцать шестой расчетной летней лесной осадки.

3 Зимний лесной надводный борт в Северной Атлантике должен совпадать с зимним надводным бортом в Северной Атлантике, предписанным правилом 40.6.

4 Тропический лесной надводный борт должен быть получен уменьшением летнего лесного надводного борта на одну сорок восьмую расчетной летней лесной осадки.

5 Лесной надводный борт в пресной воде должен вычисляться в соответствии с правилом 40.7 или 40.8, основываясь на летней лесной грузовой ватерлинии или правилом 40.8, основываясь на летней лесной осадке, измеренной от верхней кромки киля до летней лесной грузовой марки.

6 Лесные надводные борта могут назначаться судам типа "В" с уменьшенным надводным бортом, при условии что лесные надводные борта рассчитываются на основе обычного надводного борта судна типа "В".

7 На судах типа "В" с уменьшенным надводным бортом зимняя лесная грузовая марка и/или зимняя лесная грузовая марка для Северной Атлантики наносятся на том же самом уровне, что и зимняя грузовая марка, если зимняя лесная марка и/или зимняя лесная марка для Северной Атлантики по расчету оказываются ниже зимней грузовой марки.

Приложение II. Зоны, районы и сезонные периоды

Приложение II

Зоны и районы в этом Приложении в основном определяются следующими критериями:

Летние - повторяемость ветров силой 8 баллов по шкале Бофорта (34 узла) и более не превышает 10%.

Тропические - повторяемость ветров силой 8 баллов по шкале Бофорта (34 узла) и более не превышает 1%. Повторяемость тропических штормов - не более одного за 10 лет в любом отдельном календарном месяце на любой площади 5° по долготе и 5° по широте.

Правило 46 Северные зимние сезонные зоны и районы

Северные зимние сезонные зоны и районы

1 Зимние сезонные зоны I и II в Северной Атлантике

а) Зимняя сезонная зона I в Северной Атлантике ограничивается меридианом 50° западной долготы от побережья Гренландии до 45° северной широты, оттуда по параллели 45° северной широты до 15° западной долготы, оттуда по меридиану 15° западной долготы до 60° северной широты, оттуда по параллели 60° северной широты до Гринвичского меридиана, оттуда по этому меридиану на север.

Сезонные периоды:

Зимний - с 16 октября по 15 апреля.

Летний - с 16 апреля по 15 октября.

б) Зимняя сезонная зона II в Северной Атлантике ограничивается меридианом $68^{\circ}30'$ западной долготы от побережья Соединенных Штатов до 40° северной широты, оттуда по прямой линии к точке 36° северной широты, 73° западной долготы, оттуда по параллели 36° северной широты до 25° западной долготы и отсюда по прямой линии до мыса Ториньяна. В эту зону не входят зимняя сезонная зона I в Северной Атлантике, зимний сезонный район в Северной Атлантике и Балтийское море, ограниченное параллелью, на которой находится мыс Скоу в проливе Скагеррак. Шетландские острова должны считаться находящимися на границе зимних сезонных зон I и II в Северной Атлантике.

Сезонные периоды:

Зимний - с 1 ноября по 31 марта,

Летний - с 1 апреля по 31 октября.

2 Зимний сезонный район в Северной Атлантике

Граница зимнего сезонного района в Северной Атлантике проходит по меридиану $68^{\circ}30'$ западной долготы от побережья Соединенных Штатов до 40° северной широты, оттуда по прямой линии до самой южной точки пересечения меридиана 61° западной долготы с побережьем Канады и отсюда вдоль восточного побережья Канады и Соединенных Штатов.

Сезонные периоды:

Для судов длиной более 100 м:

Зимний - с 16 декабря по 15 февраля

Летний - с 16 февраля по 15 декабря.

Для судов длиной 100 м и менее:

Зимний - с 1 ноября по 31 марта

Летний - с 1 апреля по 31 октября.

3 Зимняя сезонная зона в Северной части Тихого океана

Южная граница зимней сезонной зоны в северной части Тихого океана проходит по параллели 50° северной широты от восточного побережья Российской Федерации до западного побережья о.Сахалин, оттуда вдоль западного побережья о.Сахалин до южной оконечности мыса Крильон, оттуда по прямой линии до Вакканай (о.Хоккайдо, Япония), оттуда по восточному и южному побережью Хоккайдо до 145° восточной долготы, оттуда по меридиану 145° восточной долготы до 35° северной широты, оттуда по параллели 35° северной широты до 150° западной долготы и отсюда по прямой линии до южной оконечности острова Даля (Аляска).

Сезонные периоды:

Зимний - с 16 октября по 15 апреля

Летний - с 16 апреля по 15 октября.

Правило 47 Южная зимняя сезонная зона

Южная зимняя сезонная зона

Северная граница южной зимней сезонной зоны проходит:

по прямой линии от восточного побережья Американского континента у мыса Трес Пунтас до точки 34° южной широты, 50° западной долготы, оттуда по параллели 34° южной широты до 16° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 36° южной широты, 20° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 34° южной широты, 30° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки $35^{\circ}30'$ южной широты, 118° восточной долготы, а оттуда по прямой линии до мыса Грин на северо-западном побережье Тасмании; оттуда вдоль северного и восточного побережья Тасмании до самой южной точки острова Бруни, оттуда по прямой линии до мыса Блэк Рок на острове Стюарт, оттуда по прямой линии до точки 47° южной широты, 170° восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 33° южной широты, 170° западной долготы, а оттуда по параллели 33° южной широты до точки 33° южной широты, 79° западной долготы, оттуда по прямой линии до точки $41^{\circ}47'$ южной широты, $73^{\circ}53'$ западной долготы, оттуда вдоль северного, восточного и южного побережья острова Чилое до точки $43^{\circ}20'$ южной широты, $74^{\circ}20'$ западной долготы, оттуда по меридиану $74^{\circ}20'$ западной долготы до параллели $45^{\circ}45'$ южной широты, включая внутреннюю зону каналов Чилое от меридиана $74^{\circ}20'$ западной долготы на восток.

Сезонные периоды:

Зимний - с 16 апреля по 15 октября

Летний - с 16 октября по 15 апреля.

Правило 48 Тропическая зона

Тропическая зона

1 Северная граница тропической зоны

Северная граница тропической зоны проходит по параллели 13° северной широты от восточного побережья Американского континента до 60° западной долготы, оттуда по прямой линии до точки 10° северной широты, 58° западной долготы, оттуда по параллели 10° северной широты до 20° западной долготы, оттуда по меридиану 20° западной долготы до 30° северной широты и оттуда по параллели 30° северной широты до западного побережья Африки; от восточного побережья Африки по параллели 8° северной широты до 70° восточной долготы, оттуда по меридиану 70° восточной долготы до 13° северной широты, оттуда по параллели 13° северной широты до западного побережья Индии; оттуда по южному побережью Индии до $10^{\circ}30'$ северной широты на восточном побережье Индии, оттуда по прямой линии до точки 9° северной широты, 82° восточной долготы, оттуда по меридиану 82° восточной долготы до 8° северной широты, оттуда по параллели 8° северной широты до западного побережья Малайзии, оттуда по побережью Юго-Восточной Азии до восточного побережья Вьетнама на 10° северной широты, оттуда по параллели 10° северной широты до 145° восточной долготы, оттуда по меридиану 145° восточной долготы до 13° северной широты и отсюда по параллели 13° северной широты до западного побережья Американского континента.

Сайгон должен рассматриваться как находящийся на границе между тропической зоной и тропическим сезонным районом.

2 Южная граница тропической зоны

Южная граница тропической зоны проходит по прямой линии от порта Сантос (Бразилия) до точки, где меридиан 40° западной долготы пересекает тропик Козерога; оттуда по тропику Козерога до западного побережья Африки; от восточного побережья Африки по параллели 20° южной широты до западного побережья Мадагаскара, отсюда по западному и северному побережьям Мадагаскара до 50° восточной долготы, оттуда по меридиану 50° восточной долготы до 10° южной широты, оттуда по параллели 10° южной широты до 98° восточной долготы, оттуда по прямой линии до порта Дарвин (Австралия), оттуда по побережью Австралии и острова Вессел к востоку до мыса Вессел, оттуда по параллели 11° южной широты до западного берега мыса Йорк; от восточного берега мыса Йорк по параллели 11° южной широты до 150° западной долготы, оттуда по прямой линии до точки 26° южной широты, 75° западной долготы, оттуда по прямой линии до точки $32^{\circ}47'$ южной широты, 72° западной долготы и оттуда до параллели $32^{\circ}47'$ южной широты до западного побережья Южной Америки.

Вальпараисо и Сантос должны рассматриваться как находящиеся на границе между тропической и летней зонами.

3 Районы, которые должны быть включены в тропическую зону

Следующие районы должны рассматриваться как входящие в тропическую зону:

а) Суэцкий канал, Красное море и Аденский залив от Порт-Саида до меридиана 45° восточной долготы.

Аден и Бербера должны рассматриваться находящимися на границе между тропической зоной и тропическим сезонным районом

б) Персидский залив до меридиана 59° восточной долготы.

с) Район, ограниченный параллелью 22° южной широты от восточного побережья Австралии до Большого Барьерного рифа, оттуда вдоль Большого Барьерного рифа до 11° южной широты. Северной границей этого района является южная граница тропической зоны.

Правило 49 Тропические сезонные районы

Тропические сезонные районы

К тропическим сезонным районам относятся следующие:

1 В Северной Атлантике

Район, ограниченный:

на севере - прямой линией от мыса Катош (Юкатан) до мыса Сан-Антонио на острове Куба, затем северным побережьем Кубы до 20° северной широты и отсюда по параллели 20° северной широты до 20° западной долготы;

на западе - побережьем Американского континента;

на юге и востоке - северной границей тропической зоны.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 ноября по 15 июля

Летний - с 16 июля по 31 октября.

2 В Аравийском море

Район, ограниченный:

на западе - побережьем Африки, меридианом 45° восточной долготы в Аденском заливе, побережьем Южной Аравии и меридианом 59° восточной долготы в Оманском заливе;

на севере и востоке - побережьем Пакистана и Индии;

на юге - северной границей тропической зоны.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 сентября по 31 мая

Летний - с 1 июня по 31 августа.

3 В Бенгальском заливе

Бенгальский залив к северу от северной границы тропической зоны.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 декабря по 30 апреля

Летний - с 1 мая по 30 ноября.

4 В южной части Индийского Океана

а) Район, ограниченный:

на севере и западе - южной границей тропической зоны и восточным побережьем Мадагаскара;

на юге - параллелью 20° южной широты;

на востоке - прямой линией от точки 20° южной широты, 50° восточной долготы до точки 15° южной широты, 51°30' восточной долготы, а отсюда по меридиану 51°30' восточной долготы до 10° южной широты.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 апреля по 30 ноября

Летний - с 1 декабря по 31 марта.

b) Район, ограниченный:

на севере - южной границей тропической зоны;
на востоке - побережьем Австралии;
на юге - параллелью 15° южной широты от 51°30' восточной долготы до 114° восточной долготы и оттуда по меридиану 114° восточной долготы до побережья Австралии;
на западе - меридианом 51°30' восточной долготы.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 мая по 30 ноября

Летний - с 1 декабря по 30 апреля.

5 В Китайском море

Район, ограниченный:

на западе и севере - побережьями Вьетнама и Китая от 10° северной широты до Гонконга;
на востоке - прямой линией от Гонконга до порта Суал (остров Лусон) и западным побережьем островов Лусон, Самар и Лейт до 10° северной широты;
на юге - параллелью 10° северной широты.

Гонконг и Суал должны рассматриваться как находящиеся на границе между тропическим сезонным районом и летней зоной.

Сезонные периоды:

Тропический - с 21 января по 30 апреля

Летний - с 1 мая по 20 января.

6 В северной части Тихого океана

a) Район, ограниченный:

на севере - параллелью 25° северной широты,
на западе - меридианом 160° восточной долготы,
на юге - параллелью 13° северной широты,
на востоке - меридианом 130° западной долготы.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 апреля по 31 октября

Летний - с 1 ноября по 31 марта.

b) Район, ограниченный:

на севере и востоке - западным побережьем Американского континента;
на западе - меридианом 123° западной долготы от побережья Американского континента до 33° северной широты и прямой линией от точки 33° северной широты, 123° западной долготы до точки 13° северной широты, 105° западной долготы;
на юге - параллелью 13° северной широты.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 марта по 30 июня

и с 1 ноября по 30 ноября

Летний - с 1 июля по 31 октября

с 1 декабря по 28/29 февраля.

7 В южной части Тихого океана

a) Залив Карпентария к югу от 11° южной широты.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 апреля по 30 ноября

Летний - с 1 декабря по 31 марта.

b) Район, ограниченный:

на севере и востоке - южной границей тропической зоны;

на юге - параллелью 24° южной широты от восточного побережья Австралии до 154° восточной долготы, оттуда по меридиану 154° восточной долготы до тропика Козерога, отсюда по тропику Козерога до 150° западной долготы, оттуда по меридиану 150° западной долготы до 20° южной широты и затем по параллели 20° южной широты до точки, где она пересекает южную границу тропической зоны; и

на западе - границами района, находящегося в пределах Большого Барьерного рифа, включенного в тропическую зону, и восточным побережьем Австралии.

Сезонные периоды:

Тропический - с 1 апреля по 30 ноября

Летний - с 1 декабря по 31 марта.

Правило 50 Летние зоны

Летние зоны

Остальные районы составляют летнюю зону.

Однако для судов длиной 100 м и менее район, ограниченный:

на севере и западе - восточным побережьем Соединенных Штатов;

на востоке - меридианом $68^{\circ}30'$ западной долготы от побережья Соединенных Штатов до 40° северной широты и оттуда по прямой линии до точки 36° северной широты, 73° западной долготы;

на юге - параллелью 36° северной широты

является зимним сезонным районом.

Сезонные периоды:

Зимний - с 1 ноября по 31 марта

Летний - с 1 апреля по 31 октября.

Правило 51 Закрытые моря

Закрытые моря

1 Балтийское море

ограниченное параллелью мыса Скоу в проливе Скагеррак, включено в летнюю зону.

Однако для судов длиной 100 м и менее - это зимний сезонный район.

Сезонные периоды:

Зимний - с 1 ноября по 31 марта

Летний - с 1 апреля по 31 октября.

2 Черное море

включено в летнюю зону.

Однако для судов длиной 100 м и менее район к северу от 44° северной широты является зимним сезонным районом.

Сезонные периоды:

Зимний - с 1 декабря по 28/29 февраля

Летний - с 1 марта по 30 ноября.

3 Средиземное море

включено в летнюю зону.

Однако для судов длиной 100 м и менее, район, ограниченный:

на севере и западе - побережьями Франции и Испании и меридианом 3° восточной долготы от побережья Испании до 40° северной широты;

на юге - параллелью 40° северной широты от 3° восточной долготы до западного побережья Сардинии;

на востоке - западным и северным побережьями Сардинии от 40° северной широты до 9° восточной долготы, оттуда по меридиану 9° восточной долготы до южного побережья Корсики, оттуда вдоль западного и северного побережья Корсики до 9° восточной долготы и отсюда по прямой линии до мыса Сисье,

является зимним сезонным районом.

Сезонные периоды:

Зимний - с 16 декабря по 15 марта

Летний - с 16 марта по 15 декабря.

4 Японское море

Это море к югу от параллели 50° северной широты включено в летнюю зону.

Однако для судов длиной 100 м и менее район между параллелью 50° северной широты и прямой линией от восточного побережья Кореи на 38° северной широты до западного побережья Хоккайдо (Япония) на 43°12' северной широты является зимним сезонным районом.

Сезонные периоды:

Зимний - с 1 декабря по 28/29 февраля

Летний - с 1 марта по 30 ноября.

Правило 52 Зимняя грузовая марка для Северной Атлантики

Зимняя грузовая марка для Северной Атлантики

Часть Северной Атлантики, которая оговорена в правиле 40.6 (Приложение I), состоит из:

а) той части зимней сезонной зоны II Северной Атлантики, которая лежит между меридианами 15° западной долготы и 50° западной долготы;

б) всей зимней сезонной зоны I Северной Атлантики; Шетландские острова должны рассматриваться как находящиеся на границе.

Приложение III. Свидетельства

Приложение III

Форма Международного свидетельства о грузовой марке

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений Международной Конвенции о грузовой
марке 1966 года, измененной [Протоколом 1988 года](#) к ней

по уполномочию Правительства

(Название государства)

(Уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*

Название судна

Регистровый номер или позывной
сигнал

Порт приписки

Длина (*L*), определенная в статье
2 8, м

Номер ИМО**

Надводный борт назначен Тип судна***:
как***:

Новому судну	Тип "А"
	Тип "В"
Существующему судну	Тип "В" с уменьшенным надводным бортом
	Тип "В" с увеличенным надводным бортом

* По выбору сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

** В соответствии с резолюцией А.1078(28) - "Система опознавательных номеров судов ИМО", эта информация может быть включена добровольно.

*** Ненужное зачеркнуть.

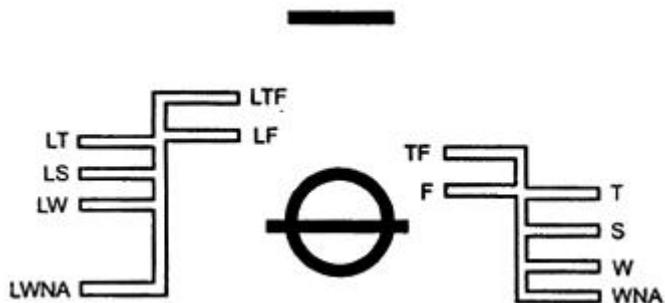
Надводный борт от палубной линии*: Грузовая марка*:

Тропический	мм (T)	мм выше (S)
Летний	мм (S)	На уровне верхней кромки линии, проходящей через центр кольца
Зимний	мм (W)	мм ниже (S)
Зимний для Северной Атлантики	мм (WNA)	мм ниже (S)
Лесной тропический	мм (LT)	мм выше (LS)
Лесной летний	мм (LS)	мм выше (S)
Лесной зимний	мм (LW)	мм ниже (LS)
Лесной зимний для Северной Атлантики	мм (LWNA)	мм ниже (LS)

* Надводные борта и грузовые марки, которые не применяются, могут не вноситься в Свидетельство. Грузовые ватерлинии деления на отсеки могут вноситься в Свидетельство на добровольной основе.

Поправка на пресную воду для всех надводных бортов, кроме лесного, мм. Для лесного надводного борта мм.

Верхняя кромка палубной линии, от которой измерены указанные выше надводные борта, находится на мм палубы у борта.



НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями статьи 14 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что надводные борта назначены и грузовые марки, указанные выше, нанесены в соответствии с Конвенцией.

Настоящее Свидетельство действительно до *, при условии проведения ежегодных освидетельствований в соответствии со статьей 14 1(с) Конвенции.

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии со статьей 19 1 Конвенции. День и месяц этой даты соответствует ежегодной дате, определенной в статье 2 9 Конвенции, если не внесены поправки в соответствии со статьей 19 8 Конвенции.

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается
настоящее Свидетельство

(дд/мм/гггг)

Выдано в

(Место выдачи свидетельства)

(Дата выдачи)

(Подпись уполномоченного
лица,
выдавшего
свидетельство)

(Печать или штамп организации)

Примечания: 1. Если судно отправляется из порта, находящегося на реке или в пределах внутренних вод, то разрешается большая загрузка, соответствующая весу топлива и всех других материалов, требуемых для расходования между пунктом отправления и выходом в открытое море.

2. Если судно находится в пресной воде с удельным весом единица, соответствующая грузовая марка может быть погружена на величину указанной выше поправки на пресную воду. Если удельный вес отличается от единицы, поправка должна быть сделана пропорционально разнице между 1,025 и действительным удельным весом.

Подтверждение ежегодных освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном освидетельствовании, требуемом статьей 14 1(с) Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

**Ежегодное освидетельствование в соответствии со статьей
19_8(с)**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании в соответствии со статьей 19 8(с) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения статьи 19_3

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и
настоящее Свидетельство в

соответствии со статьей 19_3 Конвенции признается
действительным до

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для
возобновления свидетельства и применения статьи 19_4**

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и
настоящее Свидетельство в

соответствии со статьей 19_4 Конвенции признается
действительным до

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до
прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в
случае применения статьи 19_5 или 19_6**

Настоящее Свидетельство в соответствии со статьей 19 5/19 6*
Конвенции признается

действительным до

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть.

**Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения
статьи 19_8**

В соответствии со статьей 19 8 Конвенции новой
ежегодной датой является

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

В соответствии со статьей 19 8 Конвенции новой
ежегодной датой является

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Форма Международного свидетельства об изъятии для

грузовой марки

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ ДЛЯ ГРУЗОВОЙ
МАРКИ

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений Международной конвенции о грузовой
марке 1966 года, измененной [Протоколом 1988 года](#) к ней

по уполномочию Правительства

(Название государства)

(Уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*

Название судна

Регистровый номер или позывной
сигнал

Порт приписки

Длина (*L*), определенная в статье
2 8, м

Номер ИМО**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

Что судно в силу положений статьи 6 2/6 4*** указанной выше
Конвенции освобождается от выполнения положений Конвенции.

Положения Конвенции, от которых судно освобождается на основании статьи 6 2:

Рейс, на который предоставляется изъятие на основании статьи 6 4, совершается:

из

до

* По выбору сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

** В соответствии с резолюцией A.1078(28) - "Система опознавательных номеров судов ИМО", эта информация может быть включена добровольно.

*** Ненужное зачеркнуть.

Условия, если они имеются, при которых предоставляется изъятие на основании статьи 6 2 или 6 4:

Настоящее Свидетельство действительно до *
при условии проведения ежегодных освидетельствований в соответствии со статьей 14 1(с) Конвенции.

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство

(дд/мм/гггг)

Выдано в

(Место выдачи свидетельства)

(Дата выдачи)

(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации)

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии со статьей 19 10 Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в статье 2 9 Конвенции, если не внесены поправки в соответствии со статьей 19 8 Конвенции.

Подтверждение ежегодных освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном освидетельствовании, требуемом статьей 14 1(с) Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Ежегодное
освидетельствование

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

**Ежегодное освидетельствование в соответствии со статьей
19_8(с)**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании в соответствии со статьей 19 8(с) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения статьи 19_3

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и
настоящее Свидетельство в

соответствии со статьей 19 З Конвенции признается
действительным до

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для
возобновления Свидетельства и применения статьи 19_4**

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и
настоящее Свидетельство в

соответствии со статьей 19_4 Конвенции признается
действительным до

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до
прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в
случае применения статьи 19_5 или 19_6**

Настоящее Свидетельство в соответствии со статьей 19_5/19_6*
Конвенции признается

действительным
до

Подписано

(Подпись уполномоченного
лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть.

**Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения
статьи 19_8**

В соответствии со статьей 19 8 Конвенции, новой
ежегодной датой является

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

В соответствии со статьей 19 8 Конвенции новой
ежегодной датой является

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Приложение IV. Проверка соответствия

Правило 53 Применение

Применение

Договаривающиеся правительства применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.

Правило 54 Проверка соответствия

Проверка соответствия

1 Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам, проводимым Организацией в соответствии со стандартом проверки для проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

* См. "Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО", принятые Организацией резолюцией A.1067(28).

3 Каждое Договаривающееся правительство несет ответственность за облегчение проведения проверки и осуществление программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией*.

* См. "Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО", принятые Организацией резолюцией A.1067(28).

4 Проверка всех Договаривающихся правительств:

а) основана на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации, с учетом руководства, разработанного Организацией*; и

* См. "Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО", принятые Организацией резолюцией A.1067(28).

б) проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. "Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО", принятые Организацией резолюцией A.1067(28).

Электронный текст документа

подготовлен АО "Кодекс" и сверен по:

Международная конвенция о грузовой марке 1966 года,

измененная Протоколом 1988 года к ней (КГМ-66/88)

(пересмотренная в 2003 году) - 4-е изд., доп. и испр.

- СПб.: АО "ЦНИИМФ", 2016. - 312 с.

(Серия "Судовладельцам и капитанам", вып.29)