

Договаривающиеся Правительства,
ЖЕЛАЯ установить единые принципы и правила определения вместимости судов, совершающих международные рейсы;
СЧИТАЯ, что лучшим способом для достижения этой цели является заключение Конвенции;
СОГЛАСИЛИСЬ о следующем:

Статья 1 Общее обязательство по Конвенции

Общее обязательство по Конвенции

Договаривающиеся Правительства обязуются осуществлять положения настоящей Конвенции и ее приложений, которые составляют неотъемлемую часть настоящей Конвенции. Всякая ссылка на настоящую Конвенцию означает одновременно ссылку на эти приложения.

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 плавает судно.

(3) "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.

(4) "валовая вместимость" означает величину наибольшего размера судна, определенного в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

(5) "чистая вместимость" означает величину полезного объема судна, определенного в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

(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.

(7) "существующее судно" означает судно, которое не является новым судном.

(8) "длина" означает длину, равную 96% полной длины судна, взятой по ватерлинии при осадке, равной 85% минимальной теоретической высоты надводного борта, измеренной от верхней кромки киля, или длину судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля, взятую по той же ватерлинии, смотря по тому, что больше. Для судов, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

(9) "Организация" означает Межправительственную Морскую Консультативную Организацию.

Статья 3 Применение

Применение

(1) Настоящая Конвенция применяется к следующим судам, совершающим международные рейсы:

(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 20;

(c) к судам, незарегистрированным, плавающим под флагом государства, правительство которого является Договаривающимся Правительством.

(2) Настоящая Конвенция применяется:

(a) к новым судам;

(b) к существующим судам, которые подвергаются переделке или модернизации, которые Администрацией рассматриваются как существенно изменяющие их валовую вместимость;

(c) к существующим судам по просьбе судовладельца и

(d) ко всем существующим судам по истечении двенадцати лет со дня вступления в силу настоящей Конвенции. Однако такие суда, за исключением судов, упомянутых в подпунктах (b) и (c) настоящего пункта, сохраняют после этого срока свои прежние вместимости с целью применения к ним соответствующих требований других существующих Международных Конвенций.

(3) Вместимость существующих судов, на которые настоящая Конвенция уже была распространена в соответствии с подпунктом (c) пункта 2 настоящей Статьи, не должна после этого определяться в соответствии с требованиями, применявшимися Администрацией к судам, совершающим международные рейсы, до вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья 4 Исключения

Исключения

(1) Настоящая Конвенция не применяется:

(a) к военным кораблям и

(b) к судам длиной менее 24 метров (79 футов).

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

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

(b) в Каспийском море или

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

Статья 5 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 6 Определение вместимостей судов

Определение вместимостей судов

Определение валовой и чистой вместимости судов осуществляется Администрацией. Однако Администрация может поручить определить вместимости судов признанным ею отдельным лицам или организациям. В каждом случае соответствующая Администрация несет полную ответственность за определение валовой и чистой вместимостей судов.

Статья 7 Выдача мерительного свидетельства

Выдача мерительного свидетельства

(1) Международное мерительное свидетельство 1969 года выдается каждому судну, валовая и чистая вместимости которого были определены в соответствии с настоящей Конвенцией.

(2) Такое свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом уполномоченными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Статья 8 Выдача свидетельства другим Правительством

Выдача свидетельства другим Правительством

(1) Договаривающееся Правительство может по просьбе другого Договаривающегося Правительства определить валовую и чистую вместимости судна и выдать или поручить выдать этому судну Международное мерительное свидетельство 1969 года в соответствии с настоящей Конвенцией.

(2) Копия свидетельства и копия расчетов вместимостей судна как можно быстрее передаются Правительству, от которого исходила такая просьба.

(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 7.

(4) Международное мерительное свидетельство 1969 года не должно выдаваться судну, которое плавает под флагом государства, правительство которого не является Договаривающимся Правительством.

Статья 9 Форма свидетельства

Форма свидетельства

(1) Свидетельство составляется на официальном языке или языках страны выдачи. Если оно составлено не на английском или французском языках, его текст должен включать перевод на один из этих языков.

(2) Форма свидетельства должна соответствовать образцу, приведенному в Приложении II.

Статья 10 Аннулирование свидетельств

Аннулирование свидетельств

(1) При условии соблюдения исключений, предусмотренных в прилагаемых Правилах, Международное мерительное свидетельство 1969 года перестает быть действительным и аннулируется Администрацией, если имели место такие изменения в устройстве, конструкции, объеме, использовании помещений, общем количестве пассажиров, разрешенном перевозить на судне по его пассажирскому свидетельству, назначенной грузовой марке или разрешенной осадке судна, которые приводят к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна.

(2) Свидетельство, выданное судну Администрацией, перестает быть действительным при передаче этого судна под флаг другого государства, за исключением случая, предусмотренного в пункте 3 настоящей статьи.

(3) При передаче судна под флаг другого государства, правительство которого является Договаривающимся Правительством, Международное мерительное свидетельство 1969 года продолжает оставаться действительным в течение не более трех месяцев или до тех пор, пока Администрация вместо него не выдаст другое Международное мерительное свидетельство 1969 года, в зависимости от того, что наступит раньше. Договаривающееся Правительство государства, под флагом которого плавало судно до передачи, после передачи должно как можно скорее направить Администрации копию свидетельства, находившегося на судне в момент передачи, и копию соответствующих расчетов вместимости.

Статья 11 Признание свидетельства

Признание свидетельства

Свидетельство, выданное от имени Договаривающегося Правительства в соответствии с настоящей Конвенцией, признается другими Договаривающимися Правительствами и рассматривается для всех целей, предусмотренных настоящей Конвенцией, как имеющее такую же силу, как и свидетельства, выданные ими самими.

Статья 12 Контроль

Контроль

(1) Судно, плавающее под флагом государства, правительство которого является Договаривающимся Правительством, подлежит в портах других Договаривающихся Правительств проверке, осуществляемой должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этими Правительствами. Такая проверка ограничивается установлением того, что:

(a) судно имеет действительное Международное мерительное свидетельство 1969 года и

(b) главные характеристики судна соответствуют данным этого Свидетельства.

(2) Осуществление такой проверки ни в коем случае не должно приводить к задержке судна.

(3) Если в результате проверки будет выявлено, что существующие характеристики судна отличаются от данных Международного мерительного свидетельства 1969 года, что приводит к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна, то об этом незамедлительно информируется Правительство государства, под флагом которого плавает судно.

Статья 13 Примушества

Примушества

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

Статья 14 Предушщие догловоры, конвенции и соглашения

Предушщие догловоры, конвенции и соглашения

(1) Все другие догловоры, конвенции и соглашения в отношении вопросов обмера, действующие в настоящее время между Правительствами - участниками настоящей Конвенции, продолжают сохранять полную силу в течение срока их действия в том, что касается:

(a) судов, к которым настоящая Конвенция не применяется; и

(b) судов, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые в ней специально не предусматриваются.

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

Статья 15 Направление информации

Направление информации

Договаривающиеся Правительства обязуются направлять и передавать на хранение Организации:

(a) достаточное количество образцов свидетельств, выдаваемых ими в соответствии с положениями настоящей Конвенции, для рассылки Договаривающимся Правительствам;

(b) тексты законов, декретов, приказов, правил и других документов, изданных ими по различным вопросам применения настоящей Конвенции, и

(c) описок неправительственных организаций, которые уполномочены от их имени заниматься вопросами обмера судов, для рассылки Договаривающимся Правительствам.

Статья 16 Подписание, принятие и присоединение

Подписание, принятие и присоединение

(1) Настоящая Конвенция остается открытой для подписания в течение шести месяцев начиная с 23 июня 1969 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:

- (a) подписания без оговорки о принятии:
- (b) подписания с оговоркой о принятии с последующим принятием или
- (c) присоединения.

(2) Принятие или присоединение осуществляется путем депонирования документа о принятии или о присоединении у Организации, которая информирует все Правительства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о каждом новом документе о принятии или о присоединении и о дате его депонирования. Организация информирует также все подписавшие Конвенцию Правительства о любом подписании, которое будет осуществлено в течение шести месяцев начиная с 23 июня 1969 года.

Статья 17 Вступление в силу

Вступление в силу

(1) Настоящая Конвенция вступит в силу по истечении двух лет с даты, когда не менее двадцати пяти Правительств государств, общий морской торговый флот которых составит не менее шестидесяти пяти процентов валовой вместимости мирового морского торгового флота, подпишут без оговорки о принятии или депонируют документы о принятии либо о присоединении в соответствии со Статьей 16. Организация проинформирует все Правительства, подписавшие или присоединившиеся к настоящей Конвенции, о дате ее вступления в силу.

(2) Для Правительств, депонировавших у Организации документы о принятии настоящей Конвенции или о присоединении к ней в течение двух лет, упомянутых 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 депонирования документа о принятии или присоединении, смотря по тому, что наступит позднее.

(3) Для Правительств, депонировавших у 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 18 в случае поправки путем единогласного принятия, любой документ о принятии или присоединении, депонированный у Организации будет считаться относящимся к Конвенции с этой поправкой.

Статья 18 Поправки

Поправки

(1) Поправки к настоящей Конвенции могут быть приняты по предложению любого Договаривающегося Правительства согласно любой из процедур, указанных в настоящей статье.

(2) Поправка путем единогласного принятия:

(a) По просьбе Договаривающегося Правительства предлагаемая им поправка к настоящей Конвенции направляется Организацией всем Договаривающимся Правительствам для рассмотрения с целью единогласного принятия.

(b) Такая поправка вступает в силу по истечении одного года со дня ее принятия всеми Договаривающимися Правительствами, если нет договоренности о сокращенном сроке ее вступления в силу. Договаривающееся Правительство считается принявшим поправку, если оно не сообщит Организации о ее принятии или отклонении в течение двух лет со дня первоначальной рассылки Организацией поправки.

(3) Поправка после рассмотрения в Организации:

(a) По просьбе Договаривающегося Правительства предложенная им поправка к настоящей Конвенции рассматривается в Организации. Такая поправка, если она одобрена Комитетом по безопасности на море Организации большинством в две трети присутствующих и голосующих членов, направляется всем членам Организации и всем Договаривающимся Правительствам не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения Ассамблеей Организации.

(b) Поправка, если она одобрена Ассамблеей большинством в две трети присутствующих и голосующих, направляется Организацией всем Договаривающимся Правительствам для принятия.

(c) Такая поправка вступает в силу по истечении одного года со дня, когда она будет принята двумя третями Договаривающихся Правительств, Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Правительств за исключением тех из них, которые до ее вступления в силу сделают заявление, что они не принимают эту поправку.

(d) При одобрении поправки Ассамблея может большинством в две трети присутствующих и голосующих, включая две трети Правительств, представленных в Комитете по безопасности на море и присутствующих и голосующих на Ассамблее, предложить вынести определение, что она имеет такое важное значение, что Договаривающееся Правительство, сделавшее заявление согласно подпункту (с) и не принявшее эту поправку в течение одного года со дня ее вступления в силу, перестает быть участником настоящей Конвенции по истечении этого срока. Такое определение приобретает силу после принятия его двумя третями Договаривающихся Правительств.

(е) Ничто в настоящем пункте не лишает Договаривающееся Правительство, избравшее процедуру по внесению поправки к настоящей Конвенции согласно этому пункту, в любое время избрать другую процедуру, какую оно сочтет желательной в соответствии с пунктами 2 или 4 настоящей статьи.

(4) Поправка путем созыва Конференции:

(а) По просьбе Договаривающегося Правительства, поддержанного не менее чем одной третью Договаривающихся Правительств, Организация созывает Конференцию Правительств для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

(b) Каждая поправка, одобренная на такой Конференции большинством в две трети присутствующих и голосующих Договаривающихся Правительств, направляется Организацией всем Договаривающимся Правительствам для принятия.

(с) Такая поправка вступает в силу по истечении одного года со дня ее принятия двумя третями Договаривающихся Правительств. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Правительств за исключением тех из них, которые до ее вступления в силу сделают заявление о том, что они не принимают эту поправку.

(d) Конференция, созванная в соответствии с подпунктом (а), может большинством в две трети присутствующих и голосующих определить при одобрении поправки, что она имеет такое важное значение, что Договаривающееся Правительство, сделавшее заявление согласно подпункту (с) и не принявшее эту поправку в течение одного года со дня ее вступления в силу, перестает быть участником настоящей Конвенции по истечении этого срока.

(5) Организация информирует все Договаривающиеся Правительства о поправках, вступающих в силу согласно этой статье, и о дате вступления в силу каждой из них.

(6) Принятие поправки или заявление, сделанное согласно этой Статье, осуществляется путем депонирования соответствующего документа у Организации, которая извещает все Договаривающиеся Правительства о получении документа о принятии или заявления.

Статья 19 Денонсация

Денонсация

(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) Денонсация осуществляется путем депонирования соответствующего документа у Организации, которая информирует все Договаривающиеся Правительства о такой денонсации и о дате получения документа.

(3) Денонсация вступает в силу по истечении одного года или большего периода, который может быть обусловлен в документе о денонсации, со дня получения Организацией такого документа.

Статья 20 Территории

Территории

(1) (a) 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 властями такой территории или принимает надлежащие меры 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.

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

(2) (a) Организация Объединенных Наций или Договаривающееся Правительство, которое сделало заявление согласно пункту 1 (a) 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.

(b) 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 этой Статьи, указывая в каждом случае дату, начиная с которой настоящая Конвенция распространяется или прекратит распространяться на территории.

Статья 21 Депонирование и регистрация

Депонирование и регистрация

(1) Настоящая Конвенция депонируется у Организации, и Генеральный Секретарь Организации передает ее заверенные копии всем Правительствам, подписавшим Конвенцию, а также всем Правительствам, присоединившимся к ней.

(2) Как только настоящая Конвенция вступит в силу, Генеральный Секретарь Организации передает ее текст

Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со [статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций](#).

Статья 22 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, должным образом уполномоченные на то их соответствующими Правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Лондоне двадцать третьего июня 1969 года.
(Далее следуют подписи уполномоченных).

Приложение I. Правила определения валовой и чистой вместимости судов

Приложение I

Правило 1 Общие положения

Общие положения

(1) Вместимость судна состоит из валовой вместимости и чистой вместимости.

(2) Валовая вместимость и чистая вместимость должны определяться согласно положениям настоящих Правил.

(3) Валовая вместимость и чистая вместимость новых типов судов, для которых в силу их конструктивных особенностей применение настоящих Правил невозможно или нецелесообразно, определяются по усмотрению Администрации. В этом случае Администрация должна сообщить Организации подробные данные о применяемом методе вычисления для информации правительств, подписавших Конвенцию.

Правило 2 Определение терминов, применяемых в приложениях

Определение терминов, применяемых в приложениях

(1) Верхняя палуба

Верхней палубой является самая верхняя непрерывная палуба, подверженная воздействию моря и погоды, имеющая постоянные непроницаемые при воздействии моря закрытия всех отверстий на открытых ее частях и ниже которой все отверстия в бортах судна снабжены постоянными средствами для водонепроницаемого закрытия. На судах, у которых верхняя палуба имеет уступ, за верхнюю палубу принимается самая нижняя линия открытой палубы и ее продолжение параллельно верхней части палубы.

(2) Теоретическая высота борта

(а) Теоретической высотой борта является расстояние по вертикали, измеренное от верхней кромки горизонтального киля до нижней кромки верхней палубы у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки шпунта в киле. Если днище на середине длины судна имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то высота борта измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

(b) На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и бортовой обшивки, как если бы это соединение имело угловую конструкцию.

(с) В случае, если верхняя палуба 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.

(3) Ширина

Шириной является наибольшая ширина судна, измеренная в середине длины судна до наружной кромки шпангоутов на судах с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала.

(4) Закрытые пространства

Закрытыми пространствами являются все пространства, ограниченные корпусом судна, постоянными или разборными перегородками либо переборками, палубами или покрытиями, кроме постоянных или переносных тентов (навесов). Перерывы в палубе, отверстия в корпусе судна, в палубе или покрытии какого-либо пространства в переборках или перегородках пространства, а также отсутствие перегородки или переборки не должны служить основанием для исключения пространства из числа закрытых пространств.

(5) Исключаемые пространства

Независимо от положений пункта 4 настоящего Правила пространства, указанные в подпунктах (а), (b), (с), (d) и (е) настоящего пункта, должны считаться исключаемыми пространствами и не должны включаться в объем закрытых пространств; однако, если такое пространство удовлетворяет по крайней мере одному из следующих трех условий, оно должно считаться закрытым пространством:

- пространство оборудовано стеллажами или другими устройствами для размещения груза или запасов;
- отверстия снабжены любым средством закрытия;

- конструкция предусматривает возможность закрытия таких отверстий:

(а) (i) Пространство внутри сооружения против концевое отверстие, простирающегося от палубы до палубы (без учета навесного листа, высота которого превышает не более чем на 25 мм (один дюйм) высоту соседнего палубного бимса), если ширина этого отверстия равна или больше 90% ширины палубы по линии этого отверстия. Это положение должно применяться таким образом, чтобы исключить из закрытых пространств только то пространство, которое находится между фактическим концевым отверстием и линией, проведенной параллельно линии или плоскости отверстия на расстоянии от отверстия, равном половине ширины палубы по линии этого отверстия (рис.1 Дополнения 1).

(а) (ii) Если ширина пространства становится менее 90% ширины палубы вследствие особенностей расположения, кроме сужения наружной обшивки, то из объема закрытых пространств следует исключить только пространство, заключенное между линией отверстия и параллельной линией, проведенной через точку, где ширина пространства в поперечном направлении становится равной или меньшей 90% ширины палубы (рис.2, 3, 4 Дополнения 1).

(а) (iii) Если два пространства, исключение которых может быть разрешено на основании подпунктов (а) (i) и/или (а) (ii), разделены совершенно открытым интервалом (наличие фальшборта или открытого леера не принимается во внимание), то такое исключение не должно применяться, если интервал между двумя пространствами менее чем по крайней мере половина ширины палубы в районе такого интервала (рис.5 и 6 Дополнения 1).

(b) Пространство, открытое воздействию моря и погоды под вышележащим палубным настилом, не имеющим другого соединения с наружных сторон с корпусом судна, кроме стоек, необходимых для его поддержания. В таком пространстве могут быть установлены открытые леера или фальшборты и навесной лист или поставлены стойки по борту судна, при условии, что расстояние между верхней кромкой лееров или фальшборта и навесным листом не менее 0,75 м (2,5 фута) или одной трети высоты пространства, смотря по тому, что больше (рис.7 Дополнения 1).

(c) Пространство в сооружении, простирающемся от борта до борта, расположенное непосредственно в районе против бортовых отверстий высотой не менее 0,75 м (2,5 фута) или одной трети высоты сооружения, смотря по тому, что больше. Если такое сооружение имеет отверстие только с одного борта, то пространство, подлежащее исключению из объема закрытых пространств, должно быть ограничено в сторону к диаметральной плоскости от отверстия не более, чем половиной ширины палубы в районе этого отверстия (рис.8 Дополнения 1).

(d) Пространство в сооружении, расположенное непосредственно под незакрытым отверстием в вышележащей палубе при условии, если такое отверстие открыто воздействию погоды, и пространство, исключаемое из объема закрытых пространств, ограничено площадью отверстия (рис.9 Дополнения 1).

(e) Рецесс в ограничивающей переборке сооружения, открытый воздействию погоды, отверстие которого простирается от палубы до палубы, без средств закрытия при условии, что внутренняя ширина рецесса не больше его ширины у входа, а глубина его внутрь сооружения не больше двойной ширины у входа (рис.10 Дополнения 1).

(6) *Пассажир*

Пассажир означает всякое лицо, кроме:

(а) капитана или членов экипажа судна или других лиц, работающих или имеющих на борту судна какие-либо занятия, связанные с деятельностью этого судна, или

(b) ребенка в возрасте менее одного года.

(7) *Грузовые пространства*

Грузовыми пространствами, учитываемыми при вычислении чистой вместимости, являются закрытые пространства, приспособленные для перевозки груза, который должен выгружаться с судна, при условии, что эти пространства были учтены при вычислении валовой вместимости. Такие грузовые пространства должны иметь постоянную маркировку буквами CC (cargo compartment), нанесенными на видном месте с высотой букв не менее 100 мм (4 дюйма).

(8) *Непроницаемый при воздействии моря*

Непроницаемый при воздействии моря означает, что в любых морских условиях вода не проникает внутрь судна.

Правило 3 Валовая вместимость

Валовая вместимость

Валовая вместимость (GT) судна должна определяться по следующей формуле:

$$GT = K_1 V$$

где V - общий объем всех закрытых пространств на судне в кубических метрах,

$$K_1 = 0,2 + 0,02 \lg_{10} V$$

(или берется из таблицы Дополнения 2).

Правило 4 Чистая вместимость

Чистая вместимость

(1) Чистая вместимость (NT) судна должна определяться по следующей формуле:

$$NT = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

в которой:

(а) коэффициент $(\frac{4d}{3D})^2$ не должен приниматься больше единицы;

(b) член $K_2 V_c (\frac{4d}{3D})^2$ не должен приниматься менее 0,25 GT;

(с) NT не должен приниматься менее 0,30 GT и в которой:

V_c = общий объем грузовых пространств в кубических метрах,

$K_2 = 0,2 + 0,021 \lg_{10} V_c$ (или берется из таблицы Дополнения 2),

$K_3 = 1,25 \frac{GT + 100000}{10000}$,

D = теоретическая высота борта посередине длины судна в метрах, как определено в Правиле 2(2),

d = теоретическая осадка в середине длины судна в метрах, как определено в параграфе (2) настоящего Правила,

N_1 = число пассажиров в каютах с числом коек не более восьми,

N_2 = число остальных пассажиров,

$N_1 + N_2$ = общее число пассажиров, разрешаемых к перевозке на судне в соответствии с пассажирским свидетельством; когда $N_1 + N_2$ менее 13, то N_1 и N_2 принимаются равными нулю,

GT = валовая вместимость судна, определенная в соответствии с положениями Правила 3.

(2) Теоретическая осадка (d), упоминаемая в пункте 1 настоящего Правила, должна быть одной из следующих осадок:

(а) для судов, на которые распространяется действующая Международная конвенция о грузовой марке, - осадка, соответствующая летней грузовой марке (не лесной), назначенной в соответствии с указанной Конвенцией;

(b) для пассажирских судов - осадка, соответствующая самой высокой грузовой ватерлинии деления судна на отсеки, назначенной в соответствии с действующей Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море или другим международным соглашением там, где это применимо.

(с) для судов, на которые Международная конвенция о грузовой марке не распространяется, но которым назначена грузовая марка в соответствии с национальными требованиями - осадка, соответствующая летней грузовой марке, назначенной таким образом;

(d) для судов, которым не назначена грузовая марка, но осадка которых ограничена в соответствии с национальными правилами, - максимально разрешенная осадка;

(е) для остальных судов - 75% теоретической высоты борта в середине длины судна, как определено в Правиле 2(2).

Правило 5 Изменение чистой вместимости

Изменение чистой вместимости

(1) Если характеристики судна, такие как V , V_c , d , N_1 или N_2 , определенные в Правилах 3 и 4, изменились и если такие изменения влекут за собой увеличение чистой вместимости, определенной в соответствии с положениями Правила 4, чистая вместимость судна, соответствующая этим новым характеристикам судна, должна быть установлена и применяться без промедления.

(2) Для судна, которому одновременно назначены грузовые марки, указанные в подпунктах (2) (а) и (2) (в) Правила 4, должна устанавливаться только одна чистая вместимость, определенная в соответствии с Правилем 4, и такой вместимостью будет вместимость, применяемая к той назначенной ему грузовой марке, которая соответствует характеру выполняемых судном перевозок.

(3) Если характеристики судна, такие как V , V_c , d , N_1 или N_2 , определенные в Правилах 3 и 4, изменились или если соответствующая назначенная грузовая марка, указанная в пункте (2) настоящего Правила, изменилась в связи с изменением характера выполняемых судном перевозок, и такое изменение влечет за собой уменьшение его чистой вместимости, определенной в соответствии с положениями Правила 4, то новое Международное мерительное свидетельство (1969), указывающее определенную таким образом новую чистую вместимость, должно быть выдано не раньше чем по истечении 12 месяцев с даты выдачи первоначального Свидетельства.

Однако это требование не должно применяться:

(а) если судно переходит под флаг другого государства, или

(b) если судно подвергается существенным, по мнению Администрации, конструктивным изменениям или модификациям, таким как упразднение надстройки, которые требуют изменения назначенной грузовой марки, или

(с) к пассажирским судам, используемым для перевозки большого числа бесконечных пассажиров в специальных рейсах, таких как, например, перевозка паломников.

Правило 6 Вычисление объемов

Вычисление объемов

(1) Все объемы, включенные в расчет валовой и чистой вместимостей, должны измеряться независимо от установленной изоляции и тому подобного до внутренней стороны обшивки корпуса или конструктивной ограничивающей обшивки на металлических судах и до наружной поверхности обшивки корпуса или до внутренней стороны конструктивной ограничивающей поверхности на судах, построенных из других материалов.

(2) Объемы выступающих частей должны быть включены в общий объем.

(3) Объемы пространств, открытых воздействию моря, могут быть исключены из общего объема.

Правило 7 Измерение и расчет

Измерение и расчет

(1) Все измерения, выполняемые при вычислении объемов, должны производиться с точностью до ближайшего сантиметра, или одной двадцатой фута.

(2) Объем должен вычисляться общепринятыми для рассматриваемого пространства методами с точностью, удовлетворяющей Администрацию.

(3) Расчет должен быть достаточно подробным с тем, чтобы облегчить его проверку.

Дополнение 1. Рисунки, относящиеся к правилу 2(5)

Дополнение 1

На приведенных ниже рисунках:

O = исключаемое пространство,

C = закрытое пространство,

/ = пространство, которое следует рассматривать как закрытое пространство.

Заштрихованные части следует рассматривать как закрытые пространства.

B = ширина палубы в районе отверстия. На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, ширина измеряется, как указано на рис.11.

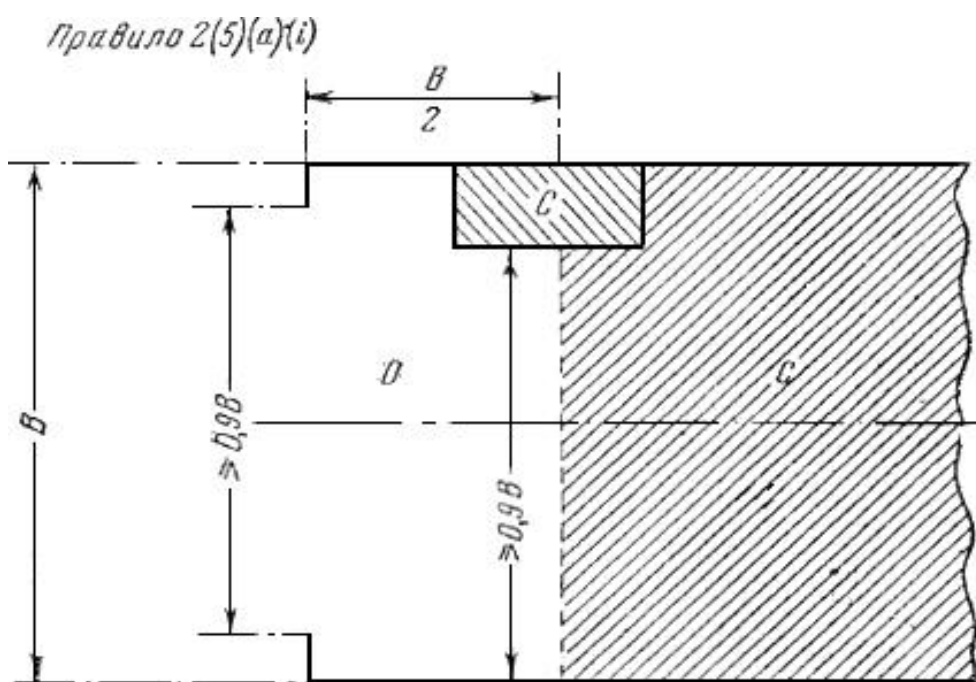


Рис.1

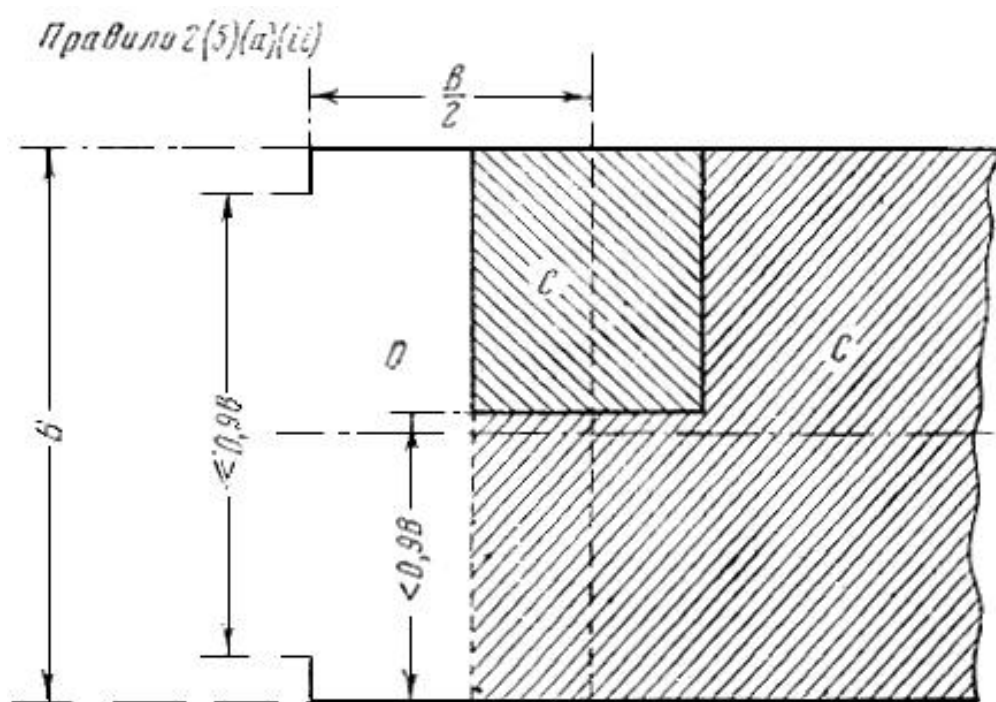


Рис.2

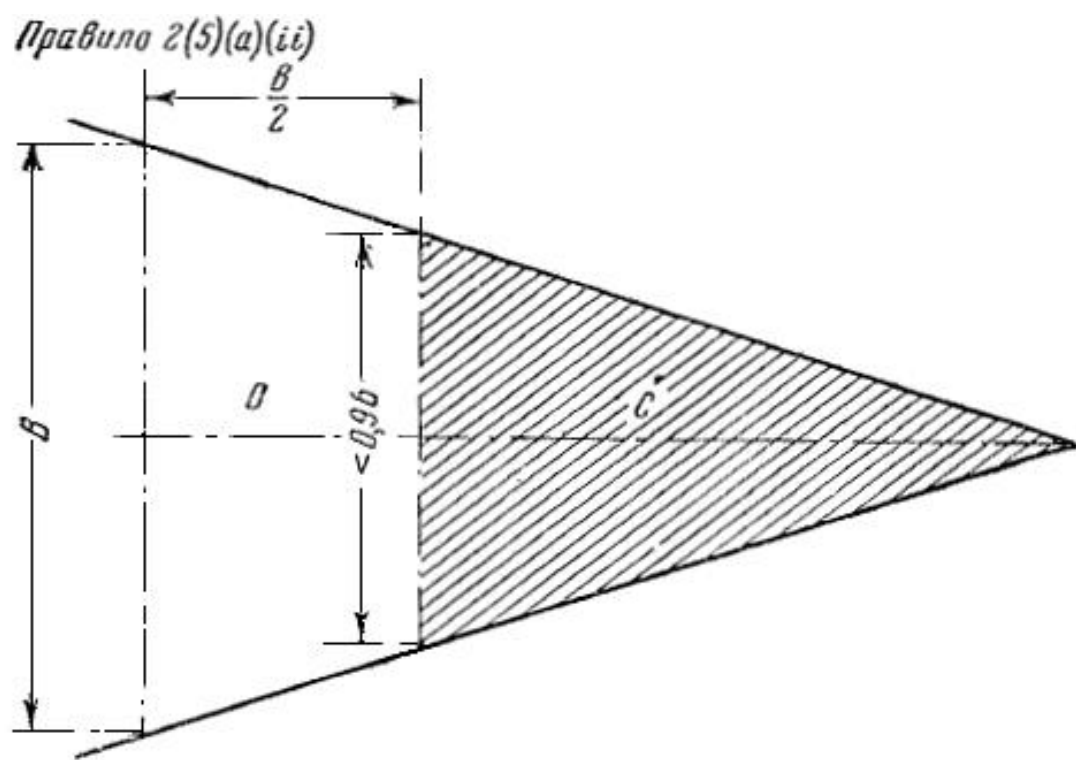


Рис.3

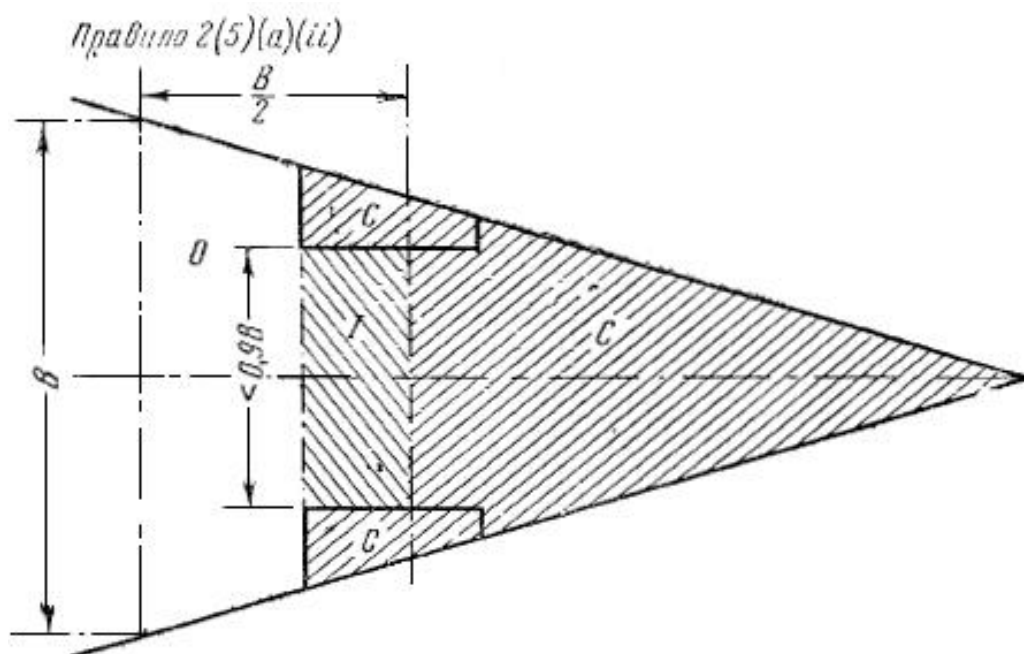


Рис.4

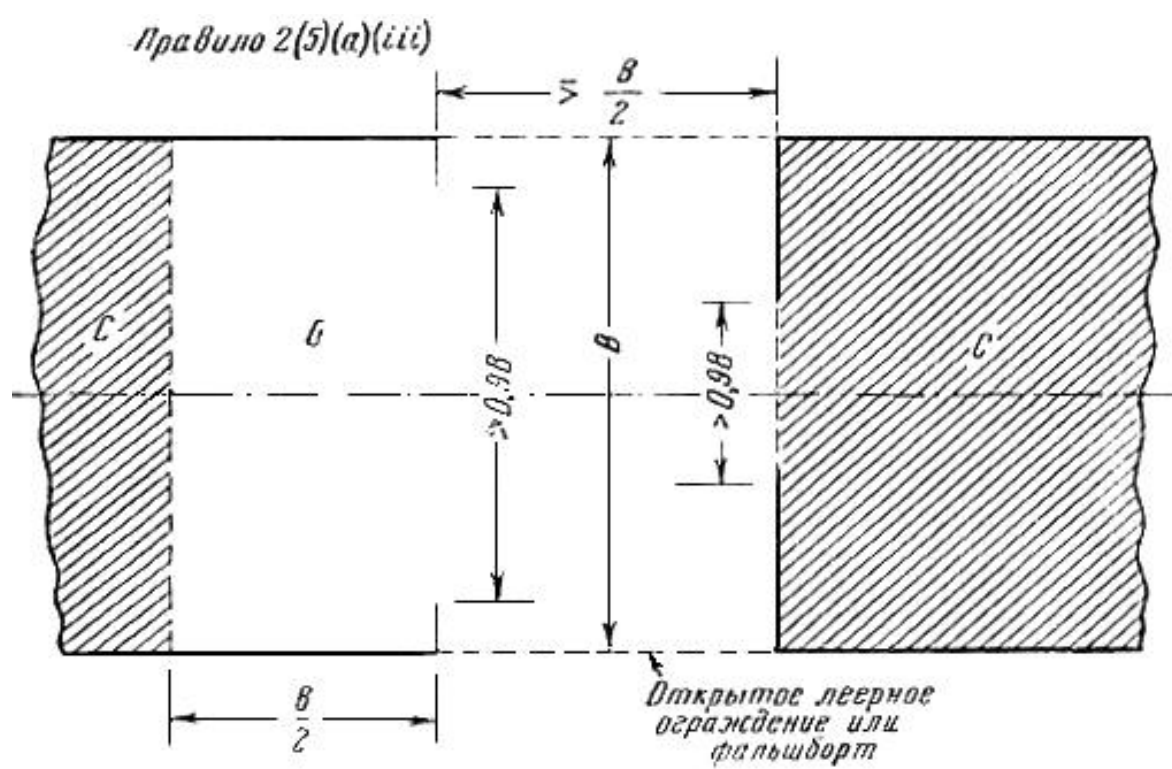


Рис.5

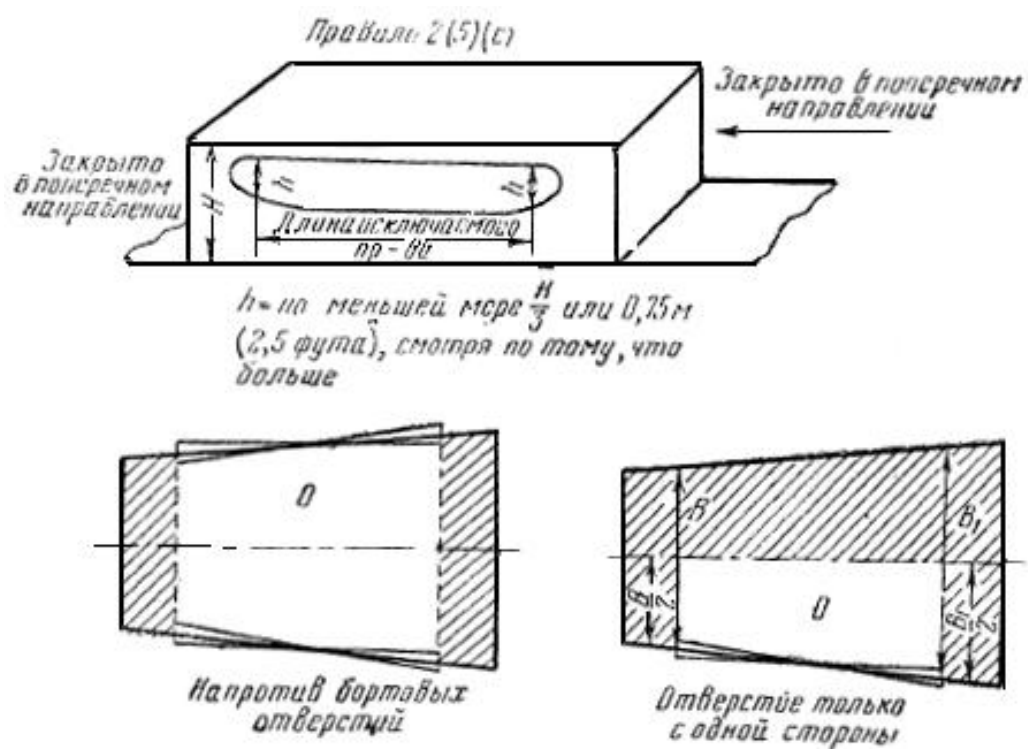


Рис.8

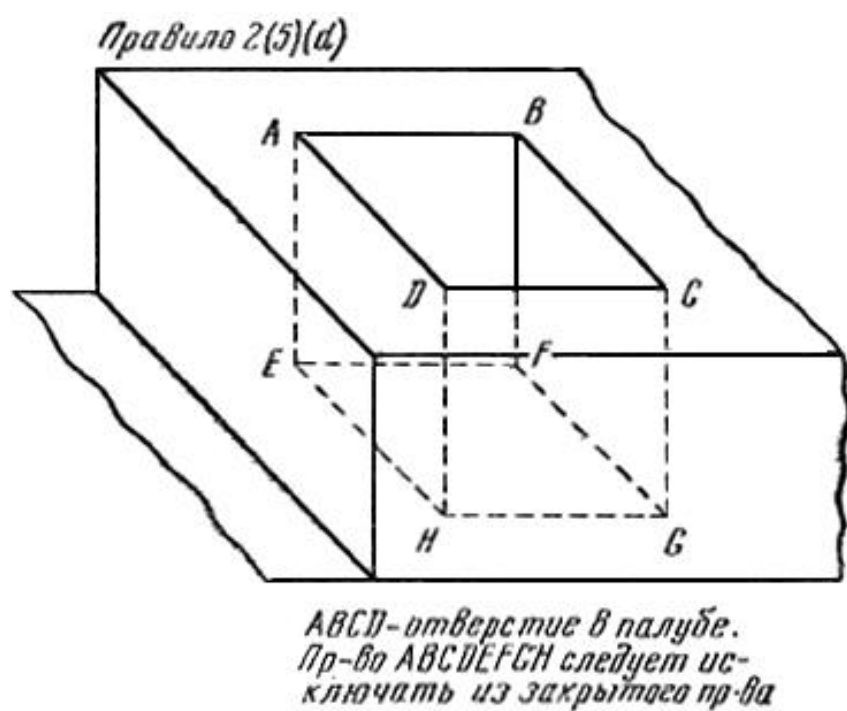


Рис.9

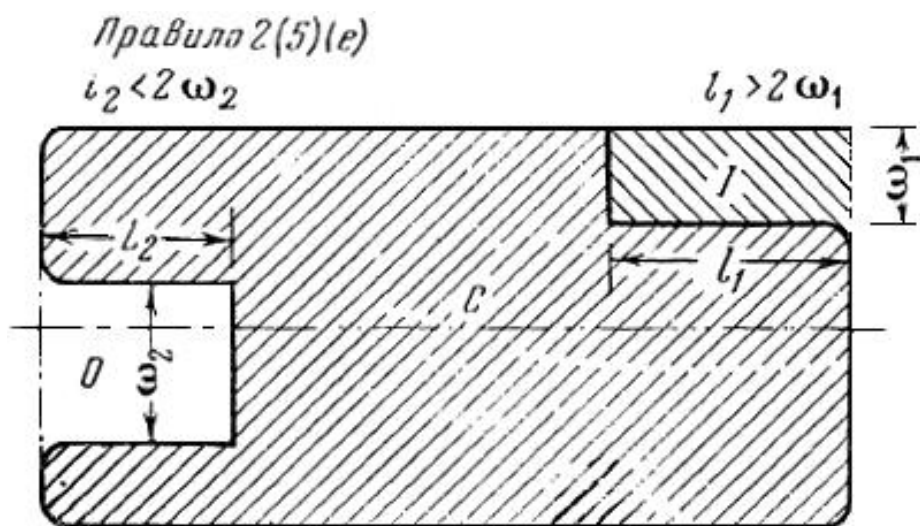


Рис.10

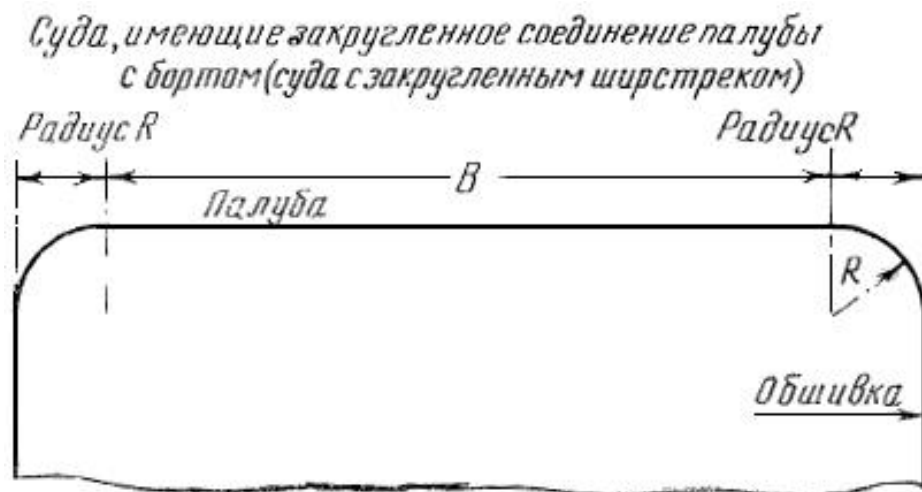


Рис.11

Дополнение 2. Коэффициенты и , относящиеся к правилам 3 и 4 (1)

Дополнение 2

Коэффициенты K_1 и K_2 , относящиеся к правилам 3 и 4 (1)

V или V_c = объем в куб. метрах

<div>V или</div> <div>V_c</div>	<div>K_1</div> <div>и л и</div> <div>K_2</div>	<div>V или</div> <div>V_c</div>	<div>K_1</div> <div>и л и</div> <div>K_2</div>	<div>V или</div> <div>V_c</div>	<div>K_1</div> <div>и л и</div> <div>K_2</div>	<div>V или</div> <div>V_c</div>	<div>K_1</div> <div>и л и</div> <div>K_2</div>
10	0,2200	45000	0,2931	330000	0,3104	670000	0,3165
20	0,2260	50000	0,2940	340000	0,3106	680000	0,3166
30	0,2295	55000	0,2948	350000	0,3109	690000	0,3168
40	0,2320	60000	0,2956	360000	0,3111	700000	0,3169
50	0,2340	65000	0,2963	370000	0,3114	710000	0,3170
60	0,2356	70000	0,2969	380000	0,3116	720000	0,3171
70	0,2369	75000	0,2975	390000	0,3118	730000	0,3173
80	0,2381	80000	0,2981	400000	0,3120	740000	0,3174
90	0,2391	85000	0,2986	410000	0,3123	750000	0,3175
100	0,2400	90000	0,2991	420000	0,3125	760000	0,3176
200	0,2460	95000	0,2996	430000	0,3127	770000	0,3177
300	0,2495	100000	0,3000	440000	0,3129	780000	0,3178
400	0,2520	110000	0,3008	450000	0,3131	790000	0,3180
500	0,2540	120000	0,3016	460000	0,3133	800000	0,3181

600	0,2556	130000	0,3023	470000	0,3134	810000	0,3182
700	0,2569	140000	0,3029	480000	0,3136	820000	0,3183
800	0,2581	150000	0,3035	490000	0,3138	830000	0,3184
900	0,2591	160000	0,3041	500000	0,3140	840000	0,3185
1000	0,2600	170000	0,3046	510000	0,3142	850000	0,3186
2000	0,2660	180000	0,3051	520000	0,3143	860000	0,3187
3000	0,2695	190000	0,3056	530000	0,3145	870000	0,3188
4000	0,2720	200000	0,3060	540000	0,3146	880000	0,3189
5000	0,2740	210000	0,3064	550000	0,3148	890000	0,3190
6000	0,2756	220000	0,3068	560000	0,3150	900000	0,3191
7000	0,2769	230000	0,3072	570000	0,3151	910000	0,3192
8000	0,2781	240000	0,3076	580000	0,3153	920000	0,3193
9000	0,2791	250000	0,3080	590000	0,3154	930000	0,3194
10000	0,2800	260000	0,3083	600000	0,3156	940000	0,3195
15000	0,2835	270000	0,3086	610000	0,3157	950000	0,3196
20000	02860	280000	0,3089	620000	0,3158	960000	0,3196

25000	0,2880	290000	0,3092	630000	0,3160	970000	0,3197
30000	0,2895	300000	0,3095	640000	0,3161	980000	0,3198
35000	0,2909	310000	0,3098	650000	0,3163	990000	0,3199
40000	0,2920	320000	0,3101	660000	0,3164	1000000	0,3200

Коэффициенты K_1 или K_2 для промежуточных значений V или V_c могут быть получены линейной интерполяцией.

Приложение II

Свидетельство

СВИДЕТЕЛЬСТВО

МЕЖДУНАРОДНОЕ МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

1969 г.

(Эмблема или штамп)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по
обмеру судов 1969 года по уполномочию Правительства

(полное официальное наименование страны)

для которой конвенция вступила в силу 19

(полное официальное наименование должности и фамилии компетентного
лида или организации, признанных уполномоченными в соответствии с
положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года)

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки	Дата*

* Дата закладки киля или подобной стадии постройки судна (статья 2 пункт (6) [или дата, когда судно подвергалось существенным конструктивным изменениям или модификации (статья 3 пункт (2) (b)], смотря по тому, что применимо.

ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ

Длина [статья 2 пункт (8)]	Ширина [Правило 2 пункт (3)]	Теоретическая высота борта до верхней палубы в середине длины судна [Правило 2 пункт (2)]

ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА:

ВАЛОВАЯ
ВМЕСТИМОСТЬ

ЧИСТАЯ
ВМЕСТИМОСТЬ

Настоящим удостоверяется, что вместимости судна определены в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года

Выдано в

(место выдачи свидетельства)
(место выдачи)

(дата)

(подпись официального лица, выдающего свидетельство)

и/или

(печать организации, выдавшей свидетельство)

Если свидетельство подписывается, должен быть добавлен следующий пункт: Нижеподписавшийся заявляет, что он действительно уполномочен вышеупомянутым Правительством выдать настоящее свидетельство.

(подпись)

ПРОСТРАНСТВА, ВКЛЮЧЕННЫЕ ВО ВМЕСТИМОСТЬ					
ВАЛОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ			ЧИСТАЯ ВМЕСТИМОСТЬ		
Наименование пространства	Расположение	Длина	Наименование пространства	Расположение	Длина
Подпалубная часть	-	-			
			ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ [Правило 4 пункт (1)] Число пассажиров в каютах с количеством коек не более 8 _____ Число остальных пассажиров _____		
ИСКЛЮЧЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА [Правило 2 пункт (5)] Звездочкой (*) должны быть помечены перечисленные выше пространства, которые содержат как закрытые, так и исключенные пространства.			ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОСАДКА [Правило 4 пункт (2)]		
Дата и место первоначального обмена _____					
Дата и место последнего предыдущего переобмера _____					

Рекомендации

Конференция приняла следующие рекомендации:

Рекомендация 1

Принятие Международной конвенции по обмеру судов 1969 года

Конференция рекомендует, чтобы Правительства в возможно короткий срок приняли Международную конвенцию по обмеру судов 1969 года.

Рекомендация 2

Применение валовой вместимости и чистой вместимости

Конференция рекомендует, чтобы валовая вместимость и чистая вместимость, определяемые в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года принимались в качестве параметров во всех случаях, где они упоминаются в конвенциях, законах и правилах, а также в качестве основы для статистических данных, относящихся к наибольшему объему или полезному объему торговых судов. Кроме того, признавая, что переход от существующих систем обмера к новой системе, предусмотренный настоящей Конвенцией, должен как можно меньше затрагивать экономику морского торгового судоходства и портовых операций, конференция рекомендует, чтобы Договаривающиеся Правительства, портовые власти и все другие службы, использующие вместимость для начисления сборов, тщательно рассматривали, какой из параметров является для них наиболее подходящим с учетом существующей у них в настоящее время практики.

Рекомендация 3

Однообразное толкование терминов

Конференция, признавая, что определение некоторых терминов, применяемых в Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, таких как "длина", "ширина", "пассажир" и "непроницаемый при воздействии моря", идентичны определениям, содержащимся в других Конвенциях, депозитарием которых является ИМКО, рекомендует, чтобы Договаривающиеся Правительства приняли необходимые меры к тому, чтобы идентичные определения терминов, применяемых в этих конвенциях, толковались однообразно и согласованно.

Электронный текст документа

подготовлен ЗАО "Кодекс" и сверен по:

официальный сайт МИД России

www.mid.ru

по состоянию на 20.06.2014

