

[Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза \(Кодекс РКГ\)\\*](#)  
(по состоянию на 1 января 2006 года)

---

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

## **Содержание**

Введение

Общие принципы

Глава 1 - Общие положения

Глава 2 - Принципы безопасного размещения и крепления грубое

Глава 3 - Стандартизированные системы размещения и крепления

Глава 4 - Полустандартизированное размещение и крепление

Глава 5 - Нестандартизированное размещение и крепление

Глава 6 - Действия, которые могут быть предприняты в штормовых условиях

Глава 7 - Действия, которые могут быть предприняты при смещении груза

[Приложение 1\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление контейнеров на палубе судов, которые специально не спроектированы и не оснащены для перевозки контейнеров

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 2\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление съемных танков (цистерн)

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 3\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление съемных резервуаров

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 4\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление грузов на колесной основе

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 5\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление тяжелых грузовых мест, таких, как локомотивы, трансформаторы и т.д.

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 6\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление листовой стали в рулонах

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 7\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление тяжелых металлических изделий

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 8\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление якорных цепей

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 9\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление металлического лома навалом

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 10\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление гибких промежуточных контейнеров для навалочных грузов (FIBCs)

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 11\\* к Кодексу РКГ](#) - Общее руководство по размещению бревен под палубой

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 12\\* к Кодексу РКГ](#) - Безопасное размещение и крепление укрупнённых грузовых мест

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 13\\* к Кодексу РКГ](#) - Методы оценки эффективности устройств крепления нестандартных грузов

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

[Приложение 14\\* к Кодексу РКГ](#) - Руководство по обеспечению безопасных условий работы при креплении контейнеров на палубе

---

\* Приложение см. по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.

## **Введение**

Надлежащее размещение и крепление грузов являются крайне важными для безопасности человеческой жизни на море. Ненадлежащее размещение и крепление грузов привели к многочисленным авариям судов и явились причиной телесных повреждений и потерь человеческих жизней не только в море, а также во время погрузки и выгрузки.

В целях решения проблем и опасностей, возникающих ввиду ненадлежащего размещения и крепления определенных грузов на судах, Международная морская организация издает руководства в форме либо резолюций Ассамблеи, либо циркуляров, одобренных Комитетом по безопасности на море, перечисленных ниже\*:

---

\* Резолюции, циркуляры и руководства будут включены в окончательное издание в качестве дополнения.

- Безопасное размещение и крепление укрупненных и прочих грузовых мест на судах, иных чем ячеистые контейнеровозы, резолюция А.489(XII)\*\*.

---

\*\* Положения этой резолюции нашли отражение в содержании Кодекса РКГ, см. Приложения к нему. - *Прим. редактора.*

- Положения для включения в Наставление по креплению груза, предназначенного для судов, MSC/Circ.385\*\*\*.

---

\*\*\* Циркулярное письмо MSC/Circ.385 (1985 год) заменено на MSC/Circ.574 (1996 год) - "Руководство по подготовке Наставления по креплению груза", двуязычные тексты которого были опубликованы в Сборнике N 6 резолюций ИМО, изд. ЦНИИМФ.

В настоящем Выпуске N 32 это Руководство в переводе на русский язык включено в Дополнение от составителя к Кодексу РКГ. - *Прим. редактора.*

- Факторы, которые необходимо учитывать при обеспечении безопасного размещения и крепления укрупненных грузовых мест и транспортных средств на судах, резолюция А.533(13)\*\*.

---

\*\* Положения этой резолюции нашли отражение в содержании Кодекса РКГ, см. Приложения к нему. - *Прим. редактора.*

- Руководство по устройствам для крепления автотранспортных средств при перевозке их на судах ро-ро, резолюция А.581(14)\*.

---

\* Положения этой резолюции нашли отражение в содержании Кодекса РКГ, см. Приложения к нему. - *Прим. редактора.*

- Руководство ИМО/МОТ по укладке груза в грузовые контейнеры или на транспортные средства.

- Опасности, связанные с доступом в закрытые помещения, MSC/Circ.487\*\*.

---

\*\* См. [резолюцию А.864\(20\) 1997 года - "Рекомендации по входу в закрытые помещения на судах"](#), двуязычные тексты которой были

опубликованы в Сборнике N 9 резолюций ИМО, изд. ЦНИИМФ.

В настоящем Выпуске N 32 эта резолюция в переводе на русский язык включена в Дополнение от составителя к Кодексу РКГ. - *Прим. редактора.*

Ускорения, действующие на судно на волнении, складываются из комбинации продольных, вертикальных и преобладающих поперечных движений. Силы, создаваемые этими ускорениями, порождают большинство проблем, связанных с креплением грузов.

Опасности, возникающие в связи с этими силами, должны рассматриваться путем предпринятия мер как для того, чтобы обеспечить надлежащее размещение и крепление груза на судне, так и для того, чтобы снизить амплитуду и частоту качки судна.

Целью настоящего Кодекса является обеспечение международной нормы (стандарта) для того, чтобы способствовать безопасному размещению и креплению грузов путем:

- привлечения внимания судовладельцев и операторов судов к необходимости обеспечения того, чтобы судно соответствовало своему назначению;

- предоставления совета о том, чтобы судно было оборудовано надлежащими средствами крепления грузов;

- предоставления общего совета относительно надлежащего размещения и крепления грузов с тем, чтобы свести к минимуму риск для судна и экипажа;

- предоставления специального совета о грузах, которые известны тем, что могут вызвать трудности и опасности в связи с их размещением и креплением;

- рекомендации о действиях, которые должны быть предприняты в штормовых условиях; и

- рекомендации о действиях, которые могут быть предприняты для снижения влияния смещения груза.

Учитывая эти советы и рекомендации, следует принимать во внимание, что капитан судна является ответственным за безопасное выполнение рейса и безопасность судна, его экипажа и груза.

## **Общие принципы**

Все грузы должны быть размещены и закреплены таким образом, чтобы судно и экипаж не подвергались опасности.

Безопасное размещение и крепление грузов зависят от надлежащего планирования, исполнения и надзора.

Лица, которым поручен надзор за размещением и креплением груза, должны иметь достаточную квалификацию и опыт.

Лица, планирующие и осуществляющие надзор за размещением и креплением груза, должны иметь глубокие практические знания в области применения и содержания "Наставления по креплению груза", если таковое имеется на судне.

В любых случаях ненадлежащее размещение и крепление груза могут оказаться возможной опасностью для крепления других грузов и собственно для судна.

Решения, принимаемые по мерам размещения и крепления груза, должны основываться на наиболее суровых условиях погоды, которые могут ожидаться на практике в предполагаемом рейсе.

Действия, предпринимаемые капитаном по управлению судном, особенно в неблагоприятных условиях погоды, должны принимать во внимание вид и местоположение груза и крепежные устройства.

## **Глава 1 - Общие положения**

### **1.1 Применение**

Настоящий Кодекс применяется к грузам, перевозимым на судах (иных чем твердые навалом и жидкие грузы наливом и лесоматериалы, перевозимые на палубе), и в особенности к тем грузам, практика размещения и крепления которых доказывает возникновение трудностей.

## 1.2 Определение применяемых терминов

Для целей настоящего Кодекса:

Грузовое место:

- означает транспортное средство, контейнер, платформу, поддон, съемный танк (цистерну), упакованное грузовое место или любое другое место и т.д. и оборудование для погрузки или любую его часть, которая принадлежит судну, но не прикреплена к судну, как определено в резолюции Ассамблеи А.489(ХII) (см. Приложения к Кодексу РКГ).

Промежуточный контейнер для навалочных грузов:

- означает жесткий, полужесткий или гибкий переносной контейнер для навалочного груза упаковочной вместимостью не более 3 м<sup>3</sup> (3000 л), спроектированный (предназначенный) для механической перегрузки и испытанный на удовлетворительное сопротивление перегрузочным и транспортным напряжениям.

Съемный танк (цистерна):

- означает танк, который не закреплен постоянно на борту судна и имеет объем не более 450 л с оболочкой, снабженный внешними элементами устойчивости, обслуживающим и конструктивным оборудованием, необходимым для транспортировки газов, жидкостей или твердых грузов.

Автоцистерна:

- означает транспортное средство на колесах с установленными на нем танком или танками, предназначенными для транспортировки газов, жидкостей или твердых грузов как автомобильными, так и морскими видами транспорта; танк или танки, которые жестко и постоянно соединены с транспортным средством во время всех обычных операций погрузки, транспортировки и выгрузки и которые не заполняются либо опорожняются, находясь на борту судна.

Автотранспортное средство:

- означает коммерческое транспортное средство, полуприцеп, автопоезд, составной автопоезд или соединение транспортных средств, как определено резолюцией Ассамблеи А.581(14) (см. Приложения к Кодексу РКГ).

Полуприцеп накатный:

- означает низкое колесное средство для перевозки груза с одной или более осями, расположенными в задней части, и опорой впереди, которое буксируется или толкается в порту или с его места размещения на борту судна с помощью специального буксирного транспортного средства.

Судно ро-ро:

- означает судно, имеющее одну или несколько закрытых или открытых палуб, обычно не разделенных каким-либо способом и, как правило, расположенных по всей длине судна, на которые грузы обычно грузятся и с которых грузы выгружаются в горизонтальном направлении.

Укрупненное грузовое место:

- означает, что количество упаковок:

.1 либо помещено, либо уложено в штабель и закреплено с помощью

стропов, термоусадочной пленки или подобным образом на/в грузовые планшеты (настилы), такие, как поддоны; либо

.2 помещено в наружную защитную упаковку, такую, как ящик-поддон (ящичный поддон); либо

.3 постоянно скреплено вместе в строп-подъем.

### 1.3 Силы

1.3.1 Силы, которые должны быть поглощены с помощью надлежащих устройств, применяемых при укладке и креплении, с тем, чтобы предотвратить смещение груза; в основном включают составляющие, действующие соответственно по осям судна:

- продольные;
- поперечные; и
- вертикальные.

*Замечание:*

Для целей укладки и крепления груза продольные и поперечные силы рассматриваются как главные.

1.3.2 Только поперечные силы или результирующая поперечных, продольных и вертикальных сил обычно увеличиваются с высотой укладки и продольного расстояния штабеля от центра качки судна. Наибольшие силы можно ожидать в наиболее удаленной передней оконечности, в наиболее удаленной кормовой оконечности и в наиболее высоком положении штабеля на каждом борту судна.

1.3.3 Приложенные поперечные силы возрастают с увеличением метацентрической высоты судна. Чрезмерная метацентрическая высота может быть вызвана:

- неправильным проектом судна;
- несоответствующим распределением груза; и
- несоответствующим распределением бункера и балласта.

1.3.4 Груз должен быть распределен таким образом, чтобы судно имело метацентрическую высоту больше требуемого минимума там, где это практически целесообразно в рамках приемлемого верхнего предела, с тем, чтобы свести к минимуму силы, действующие на груз.

1.3.5 Помимо сил, ссылка на которые дана выше, груз, перевозимый на палубе, может подвергаться силам, возникающим от действия ветра и волн, заливающих палубу.

1.3.6 Ненадлежащее управление судном (курсом или скоростью) может вызвать неблагоприятные силы, действующие на судно и на груз.

1.3.7 Величина сил может быть оценена путем использования соответствующих методов расчета, которые содержатся в Наставлении по креплению груза, если оно имеется.

1.3.8 Хотя действие успокоителей качки может улучшить поведение судна на волнении, действие таких средств не должно приниматься во внимание, когда планируется размещение и крепление грузов.

## 1.4 Поведение грузов

1.4.1 Некоторые грузы имеют тенденцию к деформации или самоуплотнению во время рейса, что может привести к ослаблению их крепежных устройств.

1.4.2 Грузы с низким коэффициентом трения, когда они укладываются без надлежащих средств увеличения трения, таких, как подстилочный и сепарационный материал, мягкие настилы, резиновые маты и т. д., трудны для крепления, если они не уложены плотно поперек судна.

## 1.5 Критерии для оценки опасности смещения груза

1.5.1 При оценке опасности смещения груза должно приниматься во внимание следующее:

- размерные и физические свойства груза;
- размещение груза и его укладка на судне;
- приспособленность судна для данного груза;
- пригодность устройств крепления для данного груза;
- ожидаемая сезонная погода и условия моря;
- ожидаемое поведение судна во время предстоящего рейса;
- остойчивость судна;
- географический район рейса; и
- продолжительность рейса.

1.5.2 Эти критерии должны приниматься во внимание при выборе надлежащих методов укладки и крепления и когда рассматриваются силы, подлежащие компенсации с помощью крепежного оборудования.

1.5.3 Принимая во внимание вышеупомянутые критерии, капитан может принять груз на борт своего судна, только если он удостоверится в том, что груз может быть безопасно перевезен.

## 1.6 Судовое Наставление по креплению груза

1.6.1 Суда, перевозящие укрупненные грузовые единицы и другие виды грузов, на которые распространяется действие настоящего Кодекса, как в общих чертах представлено в Приложении к резолюции А.489(XII), должны иметь Наставление по креплению груза, как подробно описано в Приложении к MSC/Circ.385\*.

---

\* Циркулярное письмо MSC/Circ.385 было заменено в 1996 году на MSC/Circ.745, текст которого представлен в Дополнении от составителя к Кодексу РКГ. - *Прим. редактора.*

1.6.2 Методы крепления груза, подробно представленные в судовом Наставлении по креплению груза, если оно имеется, должны основываться на предполагаемых силах, оказывающих влияние на груз, перевозимый судном, рассчитываемых в соответствии с методом, описанным ниже в [Приложении 13](#), или методом, принятым Администрацией или одобренным классификационным обществом, приемлемым для Администрации.

## 1.7 Оборудование

Судовое оборудование для крепления груза должно быть:

- в достаточном количестве;
- удобным для целей его предназначения, принимая во внимание рекомендации Наставления по креплению груза, если оно имеется;
- надлежащей прочности;
- легким в использовании; и
- в хорошем состоянии.

## 1.8 Специальные грузовые транспортные единицы

Судовладелец и оператор судна должны, если необходимо, использовать соответствующую экспертизу при рассмотрении отгрузки груза с необычными характеристиками, которые могут потребовать особого внимания при его размещении на борту в зависимости от конструктивной прочности судна, его укладки и крепления и условий погоды, которые могут ожидаться во время предстоящего рейса.

## 1.9 Информация о грузе

1.9.1 До погрузки, грузоотправитель должен предоставить всю необходимую информацию о грузе с тем, чтобы судовладелец или оператор судна могли убедиться в том, что:

- различные товары, которые должны перевозиться, являются совместимыми друг с другом или соответствующим образом отсепарированы;
- груз подходит для данного судна;
- судно пригодно для перевозки данного груза; и
- груз может быть безопасно размещен и закреплен на борту судна и перевезен согласно ожидаемым условиям во время предполагаемого рейса.

1.9.2 Капитан судна должен быть обеспечен соответствующей информацией в отношении груза, подлежащего перевозке, так, чтобы его укладка могла быть надлежащим образом спланирована для его обработки и транспортировки.

## **Глава 2 - Принципы безопасного размещения и крепления грузов**

### **2.1 Пригодность груза для перевозки**

Грузы, перевозимые в контейнерах, на автотранспортных средствах, в перевозимых морем баржах, в железнодорожных вагонах и других грузовых транспортных единицах, должны быть упакованы и закреплены внутри этих транспортных единиц так, чтобы предотвратить во время рейса повреждения или опасность для судна, людей, находящихся на борту, и для морской окружающей среды.

### **2.2 Распределение груза**

2.2.1 Крайне важно, чтобы капитан проявил особую ответственность в планировании и наблюдении за укладкой и креплением груза для того, чтобы предотвратить скольжение груза, его опрокидывание, перенапряжение, разрушение и т.д.

2.2.2 Груз должен быть распределен таким образом, чтобы остойчивость судна в течение всей продолжительности рейса оставалась в принятых пределах, так, чтобы опасность чрезмерных ускорений являлась сниженной, насколько это практически осуществимо.

2.2.3 Распределение груза должно быть таким, чтобы не оказывалось неблагоприятного влияния на конструктивную прочность судна.

### **2.3 Устройства крепления груза**

2.3.1 Особое внимание должно быть обращено на распределение сил равномерно, насколько это практически возможно, между средствами крепления груза. Если это неосуществимо, устройства должны быть соответственно улучшены.

2.3.2 Если вследствие сложной конструкции устройств крепления или других обстоятельств ответственное лицо не в состоянии оценить пригодность устройств, исходя из собственного опыта и знания хорошей морской практики, устройства должны быть проверены путем использования принятого метода расчетов.

## 2.4 Остаточная прочность после использования

Устройства крепления груза и оборудование должны иметь достаточную остаточную прочность, допускающую нормальный износ в течение их эксплуатации.

## 2.5 Силы трения

Если трение между грузом и палубой судна или конструкцией или между грузовыми транспортными единицами является недостаточным для того, чтобы избежать опасности скольжения, для увеличения трения должен быть применен подходящий материал, такой, как мягкие настилы или подстилочные и сепарационные материалы.

## 2.6 Надзор на борту судна

2.6.1 Основными способами предотвращения ненадлежащей укладки и крепления грузов являются тщательное надлежащее наблюдение за грузовыми операциями и проверка укладки.

2.6.2 Насколько это практически осуществимо, грузовые помещения должны регулярно проверяться в течение всего рейса для того, чтобы убедиться, что груз, транспортные средства и грузовые транспортные единицы остаются надежно закрепленными.

## 2.7 Вход людей в закрытые пространства

Атмосфера в любом закрытом пространстве ввиду недостатка кислорода может не обладать способностью поддерживать человеческую жизнь или она может содержать воспламеняющиеся или ядовитые газы. Капитан судна должен убедиться в том, что она является безопасной для нахождения в любом закрытом пространстве (см. Дополнение от составителя к Кодексу РКГ).

2.8 Основные элементы, которые должны приниматься во внимание капитаном судна

Оценив опасность смещения груза, принимая во внимание критерии, содержащиеся в п.1.5, капитан должен удостовериться до начала погрузки любого груза, грузовой транспортной единицы или транспортного средства в том, что:

.1 зона палубы для их размещения находится, насколько это практически возможно, в чистом состоянии, сухая и свободна от нефти и смазки;

.2 груз, грузовая транспортная единица или транспортное средство выглядят пригодными для перевозки и могут быть эффективно закреплены;

.3 все необходимое оборудование для крепления груза находится на борту судна и в хорошем рабочем состоянии; и

.4 груз в/или на грузовых транспортных единицах, в пределах практической возможности, надлежащим образом уложен и закреплен.

## 2.9 Декларация об укладке и креплении груза

2.9.1 Если имеется сомнение в том, что контейнер или транспортное средство, в котором опасные грузы упакованы или погружены не в соответствии с положениями правил VII/5.2 или 5.3 [СОЛАС-74](#) с поправками, или разделов 12 или 17, соответственно, Общего введения в МКМПОГ, или свидетельство об укладке грузов в контейнер/декларация об укладке груза в транспортное средство отсутствует, грузовое место не должно приниматься для перевозки.

2.9.2 Если это практически целесообразно и выполнимо, то автотранспортное средство должно быть обеспечено декларацией об укладке и креплении груза, излагающей, что груз на автотранспортном средстве надлежащим образом уложен и закреплен для предстоящего рейса, принимая во внимание Руководство ИМО/МОТ по укладке груза в грузовые контейнеры или на транспортные средства. Образец такой декларации приведен ниже. Декларация об укладке груза в транспортном средстве, рекомендованная МКМПОГ (см. п.2.9.1), может быть приемлемой для этой цели.

### **Образец. Декларация об укладке и креплении груза**

Декларация об укладке и креплении груза

Транспортное средство N

---

Место погрузки

---

Дата погрузки

---

Название груза  
(грузов)

---

Настоящим удостоверяю, что груз, находящийся на вышеупомянутом транспортном средстве, надлежащим образом уложен и закреплен для транспортировки по морю, принимая во внимание Руководство ИМО/МОТ для укладки груза в грузовые контейнеры или на транспортные средства.

Фамилия подписавшего  
лица

---

Должность

---

Место

---

Дата

---

Подпись лица от имени укладчика  
груза

---

## **Глава 3 - Стандартизированные системы размещения и крепления**

### **3.1. Рекомендации**

Суда, предназначенные для перевозки грузов по стандартизированной системе размещения и крепления (например, контейнеры, железнодорожные вагоны, баржи для перевозки на борту судна и т.д.), должны быть:

.1 так спроектированы и оборудованы, чтобы соответствующие стандартизированные грузы могли быть безопасно уложены и закреплены на борту судна в любых условиях предполагаемого рейса;

.2 такой конструкции и так оборудованы, чтобы быть приемлемыми для Администрации или одобрены классификационным обществом, признанным Администрацией; и

.3 обеспечены надлежащей информацией для использования капитаном об устройствах, предназначенных для безопасного размещения и крепления специальных грузов, для которых судно спроектировано или приспособлено.

## **Глава 4 - Полустандартизированное размещение и крепление**

### **4.1 Устройства крепления**

4.1.1 На судах, предназначенных для перевозки определенных специфических грузов, таких, как автотранспортные средства, систематизированный груз, перевозимый на полуприцепах накатных, и автомобили на судах ро-ро и т.д., должны быть предусмотрены места крепления, расположенные достаточно близко друг к другу для предполагаемой эксплуатации судна и в соответствии с разделом 4 руководства по устройствам для крепления автотранспортных средств при перевозке их на судах ро-ро (резолюция А.581(14)) (см. Приложение к Кодексу РКГ).

4.1.2 Автотранспортные средства, предназначенные для перевозки по морю, должны быть обеспечены устройствами для их безопасного размещения и крепления, как подробно представлено в разделе 5 Приложения к резолюции А.581(14) (см. Приложение к Кодексу РКГ).

4.1.3 Полуприцепы накатные, перевозящие систематизированный груз, должны быть снабжены устройствами для безопасного размещения и крепления транспортного средства и находящегося на нем груза. Следует уделить особое внимание высоте укладки, компактности укладки и влиянию высокого центра тяжести груза.

## 4.2 Размещение и крепление транспортных средств

4.2.1 Транспортные средства, включающие полуприцепы накатные, не снабженные надлежащими устройствами крепления, должны размещаться и закрепляться в соответствии с главой 5 настоящего Кодекса.

4.2.2 Суда ро-ро, не соответствующие требованиям раздела 4 Приложения к резолюции А.581(14) (см. Приложение к Кодексу РКГ) или не обеспеченные соответствующими средствами для укладки и крепления, предназначенными для обеспечения эквивалентной степени безопасности во время перевозки морем, должны рассматриваться в соответствии с главой 5 настоящего Кодекса.

4.2.3 Транспортные средства должны быть размещены и закреплены в соответствии с разделами 6 и 7 Приложения к резолюции А.581(14) (см. Приложение к Кодексу РКГ). Особое внимание должно быть обращено на размещение и крепление полуприцепов накатных, перевозящих систематизированный груз, автодорожные цистерны и съемные танки на колесах, принимая во внимание влияние высокого центра тяжести танка и свободной поверхности жидкости.

4.3 Принятие автотранспортных средств для морской перевозки на судах ро-ро

4.3.1 Капитан не должен принимать автотранспортные средства для перевозки на борту своего судна до того, пока он не убедится в том, что автотранспортное средство явно пригодно для предстоящего рейса и обеспечено по крайней мере устройствами для его крепления, указанными в разделе 5 Приложения к резолюции А.581(14) (см. Приложение к Кодексу РКГ).

4.3.2 В исключительных обстоятельствах, если имеется некоторое сомнение в том, что рекомендации 4.3.1 следует выполнять полностью, капитан может принять транспортное средство для погрузки, приняв во внимание состояние транспортного средства и предполагаемые условия предстоящего рейса.

## **Глава 5 - Нестандартизированное размещение и крепление**

## 5.1 Рекомендации

5.1.1 Настоящая глава и приложения содержат советы общего характера по размещению и креплению грузов, на которые не распространяются главы 3 и 4 настоящего Кодекса, и подробный специальный совет по укладке и креплению грузов, которые затруднительно разместить и закрепить на борту судов.

5.1.2 Перечень грузов, представленный в п.5.3 настоящей главы, не должен рассматриваться как исчерпывающий, поскольку имеются другие грузы, которые могут представлять опасность, если они должным образом не уложены и не закреплены.

## 5.2 Эквивалентное размещение и крепление

Наставления, изложенные в приложениях, предназначены для определенной гарантии по исключению проблем, присущих упомянутым там грузам. Альтернативные методы укладки и крепления могут обеспечить тот же уровень безопасности. Важным является то, чтобы любые выбранные альтернативные методы обеспечивали по крайней мере эквивалентный уровень безопасного крепления, как и методы, описанные в дополнениях.

## 5.3 Грузы, являющиеся потенциальным источником опасности

Такие грузы включают:

- .1 контейнеры, перевозимые на палубе судов, специально не предназначенных и не оснащенных для целей перевозки контейнеров ([Приложение 1](#));
- .2 съемные танки (цистерны-контейнеры) ([Приложение 2](#));
- .3 съемные резервуары ([Приложение 3](#));
- .4 специальные грузы на колесной базе (накатные) ([Приложение 4](#));
- .5 тяжеловесные грузовые места, такие, как локомотивы, трансформаторы и т.д. ([Приложение 5](#));
- .6 листовая сталь в рулонах ([Приложение 6](#));
- .7 тяжелые металлические изделия ([Приложение 7](#));
- .8 якорные цепи ([Приложение 8](#));
- .9 металлический лом навалом ([Приложение 9](#));
- .10 гибкие промежуточные контейнеры для навалочных и наливных грузов (FIBCs) ([Приложение 10](#));
- .11 бревна для подпалубной укладки ([Приложение 11](#));
- .12 укрупненные грузовые места ([Приложение 12](#)).

## **Глава 6 - Действия, которые могут быть предприняты в штормовых условиях**

## 6.1 Общие положения

Цель настоящей главы не узурпировать ответственности капитана, а, скорее, предложить некоторые советы о том, как можно избежать нагрузок, вызванных чрезмерными ускорениями, порожденными неблагоприятными условиями погоды.

## 6.2 Чрезмерные ускорения

Мерами для избежания чрезмерных ускорений являются:

- .1 изменение курса или изменение скорости, или их комбинация;
- .2 приведение судна к ветру;
- .3 заблаговременный обход районов неблагоприятной погоды и условий моря;
- .4 своевременное принятие балласта или его откачка для улучшения поведения судна, принимая во внимание его остойчивость (см. также п.7.2).

## 6.3 Планирование перехода

Одной из возможностей снижения чрезмерных ускорений является тщательное планирование капитаном перехода таким образом, чтобы избежать районов с тяжелыми условиями погоды и моря, насколько это практически возможно. Капитан должен всегда руководствоваться последней доступной информацией о погоде.

# **Глава 7 - Действия, которые могут быть предприняты при смещении груза**

7.1 Могут быть приняты во внимание следующие действия:

- .1 изменения курса, для того чтобы уменьшить ускорения;
- .2 изменение скорости, для того чтобы снизить ускорения и вибрацию;
- .3 контроль непроницаемости судна;
- .4 переукладка или перекрепление груза и, если возможно, повышение трения во избежание его подвижки; и
- .5 отклонение от пути следования для того, чтобы найти убежище или благоприятное состояние погоды и моря.

7.2 Операции по балластировке или дебалластировке танков подлежат рассмотрению только в том случае, если судно имеет соответствующую остойчивость.

Электронный текст документа  
подготовлен АО "Кодекс" и сверен по:  
Кодексы ИМО по безопасной перевозке  
грузов морем (Серия "Судовладельцам  
и капитанам", Вып.32),  
СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2006