

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 ГОДА

(в ред. Поправки от 04.12.2013)

Договаривающиеся Правительства,

ЖЕЛАЯ установить единообразные принципы и правила определения вместимости судов, совершающих международные рейсы;

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

ДОГОВОРИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья 1

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

Для целей настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

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, к которой применяется настоящая Конвенция, до порта за пределами этой страны или наоборот. Для этой цели любая территория, за международные сношения которой несет ответственность Договаривающееся Правительство или в отношении 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 дату либо после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

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 по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

9) "Организация" означает Межправительственную морскую консультативную организацию.

Статья 3 Применение

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

а) к судам, зарегистрированным в странах, правительства которых являются Договаривающимися Правительствами;

б) к судам, зарегистрированным на территориях, на которые настоящая Конвенция распространена в соответствии со статьей 20;

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

2) Настоящая Конвенция применяется:

а) к новым судам;

б) к существующим судам, которые подвергаются переоборудованию или модификации, которые Администрацией рассматриваются как существенно изменяющие их валовую вместимость;

в) к существующим судам по просьбе собственника судна; и

г) ко всем существующим судам по истечении двенадцати лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции. Однако такие суда, за исключением упомянутых в подпунктах б и в настоящего пункта, сохраняют свои прежние вместимости для целей применения к ним соответствующих требований других существующих международных конвенций.

3) Вместимость существующих судов, на которые настоящая Конвенция уже была распространена в соответствии с подпунктом в 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

1) Настоящая Конвенция не применяется:

а) к военным кораблям; и

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

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

а) 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;

б) в Каспийском море; или

в) 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

1) На судно, не подпадающее под положения настоящей Конвенции в момент своего отправления в какой-либо рейс, эти положения не распространяются в случае любого его отклонения от маршрута следования, если это отклонение произошло вследствие наступления непогоды или любых других случаев непреодолимой силы.

2) При применении положений 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 валовой и чистой вместимостей судов осуществляется Администрацией. Однако Администрация может поручить определение вместимостей признанным ею лицам или организациям. В каждом случае соответствующая Администрация несет полную ответственность за определение валовой и чистой вместимостей судов.

Статья 7 **Выдача свидетельства**

1) Международное мерительное свидетельство (1969) 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**

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

2) Копия свидетельства и копия расчетов вместимостей судна как можно скорее передаются правительству, от которого исходила такая просьба.

3) Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе правительства государства, под флагом которого плавает или будет плавать судно. Оно имеет такую же силу и признается наравне со свидетельством, выданным на основании статьи 7.

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

Статья 9 **Форма свидетельства**

1) Свидетельство составляется на государственном языке или языках выдающей их страны. Если используемый язык не является английским или французским, то текст свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

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

Статья 10 **Аннулирование свидетельств**

1) За исключением случаев, предусмотренных в Правилах, Международное мерительное свидетельство (1969) утрачивает силу и аннулируется Администрацией, если имели место такие изменения в устройстве, конструкции, объеме, использовании помещений, общем числе пассажиров, разрешенном к перевозке на судне в соответствии с пассажирским свидетельством, назначенной грузовой марке или разрешенной осадке судна, которые приводят к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна.

2) Свидетельство, выданное судну Администрацией, утрачивает силу 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) продолжает оставаться в силе в течение не более трех месяцев или до тех пор, пока Администрация вместо него не выдаст другое Международное мерительное свидетельство (1969), в зависимости от того, что наступит раньше. Договаривающееся Правительство государства, под флагом которого судно плавало до передачи, должно как можно скорее после передачи направить Администрации копию свидетельства, находившегося на судне в момент передачи, и копию соответствующих расчетов вместимостей.

Статья 11

Признание свидетельства

Свидетельство, выданное по уполномочию 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

Проверка

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

- a) судно имеет действительное Международное мерительное свидетельство (1969); 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 выявляется, что главные характеристики судна отличаются от данных Международного мерительного свидетельства (1969) так, что это приводит к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна, то об этом незамедлительно информируется правительство государства, под флагом которого плавает судно.

Статья 13

Преимущества

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

Статья 14

Предыдущие договоры, конвенции и соглашения

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

- a) судов, к которым настоящая Конвенция не применяется; и
- b) судов, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые в ней специально не предусмотрены.

2) Однако в той мере, в какой такие договоры, конвенции или соглашения противоречат положениям настоящей Конвенции, преимущественную силу имеют положения настоящей Конвенции.

Статья 15

Направление информации

Договаривающиеся Правительства обязуются направлять и передавать на хранение Организации:

- a) достаточное количество образцов свидетельств, выдаваемых ими на основании положений

настоящей Конвенции, для рассылки Договаривающимся Правительствам;

b) тексты законов, декретов, приказов, правил и других документов, изданных ими по различным вопросам, входящим в сферу применения настоящей Конвенции; и

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

Статья 16 **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 сдачи на хранение документа о принятии или присоединении Организации, которая информирует все правительства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о каждом новом принятии или присоединении и о дате сдачи на хранение соответствующего документа. Организация информирует также все правительства, уже подписавшие Конвенцию, о любом подписании, которое будет осуществлено в течение шести месяцев начиная с 23 июня 1969 года.

Статья 17 **Вступление в силу**

1) Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двадцати четырех месяцев с даты, на которую не менее двадцати пяти правительств государств, общий торговый флот которых составляет не менее шестидесяти пяти процентов валовой вместимости мирового торгового флота, подпишут ее без оговорки о принятии либо сдадут на хранение документы о принятии или присоединении в соответствии со статьей 16. Организация проинформирует все правительства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о дате ее вступления в силу.

2) Для правительств, сдавших на хранение документы о принятии настоящей Конвенции или о присоединении к ней в течение двадцати четырех месяцев, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, принятие или присоединение приобретает силу с даты вступления в силу настоящей Конвенции или по истечении трех месяцев с даты сдачи на хранение документа о принятии или присоединении, смотря по тому, что наступит позднее.

3) Для правительств, сдавших на хранение документ о принятии настоящей Конвенции или о присоединении к ней после даты ее вступления в силу, Конвенция вступает в силу по истечении трех месяцев с даты сдачи на хранение 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 2b статьи 18 в случае поправки путем единогласного принятия, любой сданный на хранение документ о принятии или присоединении считается относящимся к Конвенции с этой поправкой.

Статья 18 **Поправки**

1) В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки по предложению любого Договаривающегося Правительства посредством 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 двенадцати месяцев с даты ее принятия всеми Договаривающимися Правительствами, если нет договоренности о более ранней дате ее вступления в силу. Договаривающееся Правительство считается принявшим поправку, если оно не сообщит Организации о ее принятии или отклонении в течение двадцати четырех месяцев с даты первоначальной рассылки Организацией поправки.

3) Поправка после рассмотрения в Организации:

a) По просьбе Договаривающегося Правительства предлагаемая 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 участвующих в голосовании, 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 участвующих в голосовании, направляется Организацией всем Договаривающимся Правительствам для принятия.

c) Такая поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты ее принятия двумя третями Договаривающихся Правительств. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Правительств за исключением тех, которые до ее вступления в силу сделали заявление, что они не принимают эту поправку.

d) При одобрении поправки Ассамблея может большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании, включая две трети правительств, представленных в Комитете по безопасности на море и присутствующих и участвующих в голосовании на Ассамблее, предложить постановить, что поправка имеет такое важное значение, что любое Договаривающееся Правительство, сделавшее заявление согласно подпункту с и не принявшее поправку в течение двенадцати месяцев после ее вступления в силу, по истечении этого периода перестает быть участником настоящей Конвенции. Такое постановление подлежит предварительному одобрению двумя третями Договаривающихся Правительств.

e) Ничто в настоящем пункте не препятствует Договаривающемуся Правительству, начавшему процедуру внесения поправки в настоящую Конвенцию согласно этому пункту, в любое время избрать другую процедуру, которую оно сочтет желательной, в соответствии с пунктами 2 или 4 настоящей статьи.

4) Поправка путем созыва конференции:

a) По просьбе Договаривающегося Правительства, поддержанной не менее чем одной третью Договаривающихся Правительств, Организация созывает конференцию правительств для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

b) Каждая поправка, одобренная такой конференцией большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся Правительств, направляется Организацией всем Договаривающимся Правительствам для принятия.

c) Такая поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты ее принятия двумя третями Договаривающихся Правительств. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Правительств, за исключением тех, которые до ее вступления в силу сделали заявление о том, что они не принимают эту поправку.

d) При одобрении поправки конференция, созванная в соответствии с подпунктом а настоящего пункта, может большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании постановить, что поправка имеет такое важное значение, что любое Договаривающееся Правительство, сделавшее заявление согласно подпункту с настоящего пункта и не принявшее поправку в течение двенадцати месяцев после ее вступления в силу, по истечении этого периода перестает быть участником настоящей Конвенции.

5) Организация информирует все Договаривающиеся Правительства о поправках, вступающих в силу

согласно настоящей статье, и о дате вступления в силу каждой из таких поправок.

б) Любое принятие или заявление, сделанное согласно настоящей статье, осуществляется путем сдачи на хранение соответствующего документа Организации, которая извещает все Договаривающиеся Правительства о получении такого документа.

Статья 19 Денонсация

1) Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым Договаривающимся Правительством в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу Конвенции для этого правительства.

2) Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение соответствующего документа Организации, которая информирует все Договаривающиеся Правительства о любой такой денонсации и о дате получения документа.

3) Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения Организацией документа о денонсации или по истечении такого более продолжительного периода, который может быть указан в таком документе.

Статья 20 Территории

1) а) Организация Объединенных Наций в случаях, когда она является управляющей властью в отношении какой-либо территории, или любое Договаривающееся Правительство, несущее ответственность за международные сношения какой-либо территории, должны как можно скорее провести консультации с властями такой территории или принять такие другие меры, которые могут оказаться подходящими, чтобы распространить настоящую Конвенцию на такую территорию, и могут в любое время путем письменного извещения Организации заявить о том, что настоящая Конвенция распространяется на такую территорию.

б) Настоящая Конвенция распространяется на территорию, названную в извещении, с даты его получения или с такой другой даты, которая может быть указана в извещении.

2) а) Организация Объединенных Наций или Договаривающееся Правительство, которые сделали заявление согласно пункту 1а настоящей статьи, могут в любое время по истечении пяти лет с даты, когда Конвенция была указанным образом распространена на какую-либо территорию, путем направления Организации письменного уведомления, заявить о том, что настоящая Конвенция прекращает распространяться на территорию, названную в уведомлении.

б) Настоящая Конвенция прекращает распространяться на упомянутую в извещении территорию по истечении одного года с даты получения Организацией такого уведомления или по истечении такого более продолжительного периода, который может быть указан в этом извещении.

3) Организация информирует все Договаривающиеся Правительства о распространении настоящей Конвенции на какие-либо территории согласно пункту 1 настоящей статьи, и о прекращении любого такого распространения согласно пункту 2 этой статьи, указывая в каждом случае дату, начиная с которой настоящая Конвенция распространяется или прекращает распространяться на территории.

Статья 21 Сдача на хранение и регистрация

1) Настоящая Конвенция сдается на хранение Организации, и Генеральный секретарь Организации направляет 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 передаст ее текст Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 22

Языки

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

В УДОСТОВЕРЕНИИ ЧЕГО нижеподписавшиеся <*>, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Лондоне двадцать третьего июня 1969 года.

<*> Подписи опущены.

Приложение 1

ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВАЛОВОЙ И ЧИСТОЙ ВМЕСТИМОСТИ СУДОВ

(в ред. Поправки от 04.12.2013)

Правило 1 Общие положения

- 1) Вместимость судна состоит из валовой вместимости и чистой вместимости.
- 2) Валовая вместимость и чистая вместимость определяются в соответствии с положениями 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 определения вместимости для информации Договаривающихся Правительств.

Правило 2 Определения терминов у применяемых в приложениях

1) *Верхняя палуба*

Верхняя палуба есть 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) Теоретическая высота борта есть 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 пояся, то это расстояние измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

б) 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) 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*

Ширина есть 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*

Закрытые пространства есть 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 либо в перегородках или переборках пространства, а также отсутствие перегородки или переборки не должны служить основанием для исключения пространства из числа закрытых пространств.

5) *Исключаемые пространства*

Несмотря на положения пункта 4 настоящего правила, пространства, указанные в подпунктах а - 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 каким-либо средством закрытия;
- конструкция предусматривает возможность закрытия таких отверстий:

а) i) Пространство внутри сооружения против концевое отверстия, 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 каких-либо 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 одного из которых или обоих разрешается на основании подпунктов а(i) и/или а(ii), разделены совершенно открытым интервалом (наличие фальшборта или открытого леерного ограждения не принимается во внимание), то такое исключение не должно применяться, если интервал между двумя пространствами менее половины наименьшей ширины палубы в районе такого интервала (рис. 5 и 6 дополнения 1).

б) 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 леерные ограждения 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).

с) 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, что 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 есть всякое лицо, кроме:

a) капитана и членов экипажа или других лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и

b) ребенка в возрасте менее одного года.

7) *Грузовые пространства*

Грузовые пространства, учитываемые при вычислении чистой вместимости, есть 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 СС (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.

9) *Проверка* означает систематический, независимый, документально оформленный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.

(пп. 9 введен Поправкой от 04.12.2013)

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

(пп. 10 введен Поправкой от 04.12.2013)

11) *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).

(пп. 11 введен Поправкой от 04.12.2013)

12) *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

(пп. 12 введен Поправкой от 04.12.2013)

Правило 3 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

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

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

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

V_c = общий объем грузовых пространств в кубических метрах,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \lg_{10} V_c$ (или берется из таблицы дополнения 2),

$$K_3 = 1,25 \frac{GT + 10\,000}{10\,000},$$

D = теоретическая высота борта в середине длины судна в метрах, как она определена в правиле 2 (2),

d = теоретическая осадка в середине длины судна в метрах, как она определена в пункте 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 этой Конвенцией;

б) 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;

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

е) для остальных судов - 75% теоретической высоты борта в середине длины судна, как она определена в пункте 2 правила 2.

Правило 5 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 определена и применяться без промедления.

2) Для судна, которому одновременно назначены грузовые марки, указанные в подпунктах 2а и 2в правила 4, должна устанавливаться только одна чистая вместимость, определенная в соответствии с правилом 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 двенадцати месяцев с даты выдачи первоначального свидетельства; однако это требование не должно применяться:

а) если судно передается под флаг другого государства, или

б) если судно подвергается, по мнению Администрации, переоборудованию или модификации существенного характера, таким как упразднение надстройки, которые требуют изменения назначенной грузовой марки, или

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

Правило 6 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

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 и с точностью, удовлетворяющей Администрацию.

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

**СВИДЕТЕЛЬСТВО
МЕЖДУНАРОДНОЕ МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО (1969)**

(Эмблема или штамп)

Выдано на основании положений Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. по уполномочию Правительства

.....
(полное официальное наименование страны)
для которой Конвенция вступила в силу 19.....,
.....
(полное официальное наименование должности и фамилии компетентного лица или организации, признанных уполномоченными на основании положений Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.)

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Дата <*>

<*> Дата закладки киля или подобной стадии постройки судна (статья 2 пункт 6) либо дата, когда судно подвергалось переоборудованию или модификации существенного характера (статья 3 пункт 2b), 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 г.

Выдано в 19.....,
(место выдачи свидетельства) (дата выдачи)

.....
(подпись официального лица, выдающего свидетельство)

и/или

(печать организации, выдающей свидетельство)

Если свидетельство подписывается, должен быть добавлен следующий пункт:
Нижеподписавшийся заявляет, что он должным образом 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 более 8..... Число остальных пассажиров		
			ИСКЛЮЧАЕМЫЕ ПРОСТРАНСТВА (Правило 2 пункт 5) Звездочкой (*) должны быть помечены перечисленные выше пространства, которые содержат как закрытые, так и исключаемые пространства.		
			ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОСАДКА (Правило 4 пункт 2)		
Дата и место первоначального обмера					
Дата и место последнего предыдущего переобмера					
ПРИМЕЧАНИЯ:					

Приложение III

ПРОВЕРКА СООТВЕТСТВИЯ ПОЛОЖЕНИЯМ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ
(введена Поправкой от 04.12.2013)

Правило 8
Применение

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

Правило 9
Проверка соответствия

1) Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам со стороны Организации 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.

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

4) Проверка всех Договаривающихся правительств:

.1 основана на общей системе, разработанной Генеральным секретарем Организации, с учетом руководства, разработанного Организацией; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией.

РИСУНКИ, УПОМЯНУТЫЕ В ПРАВИЛЕ 2 (5)

На приведенных ниже рисунках:

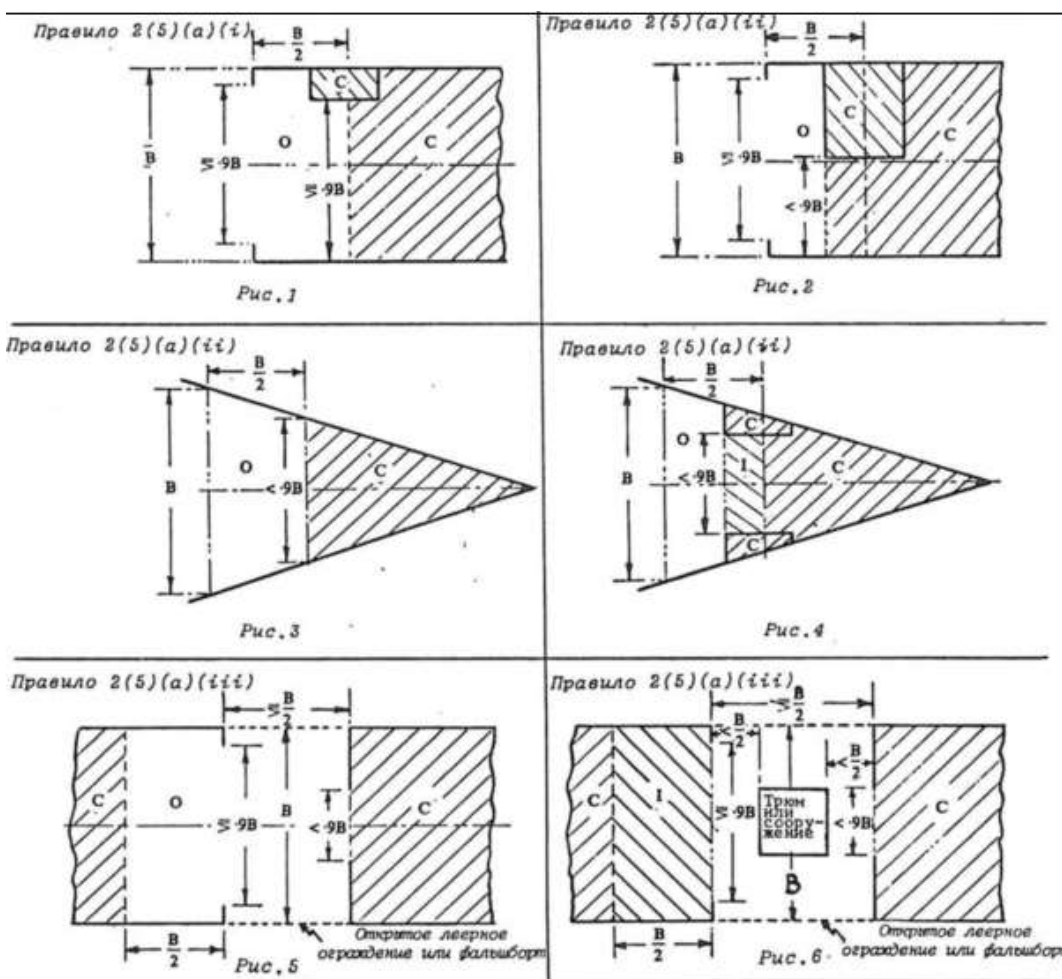
О = исключаемое пространство,

С = закрытое пространство,

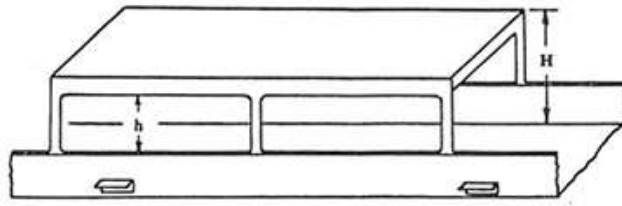
І = пространство, которое должно рассматриваться как закрытое пространство.

Заштрихованные части должны считаться закрытыми пространствами.

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



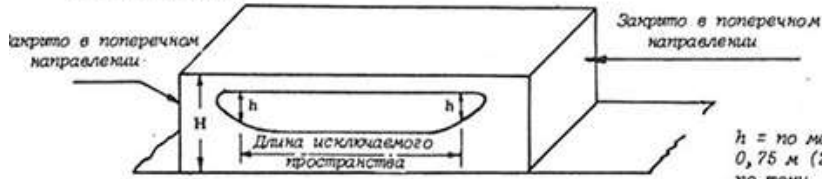
Правило 2(5)(b)



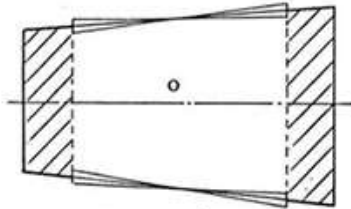
$h =$ по меньшей мере $\frac{H}{3}$ или 0,75 м (2,5 фута), смотря по тому, что больше

Рис. 7

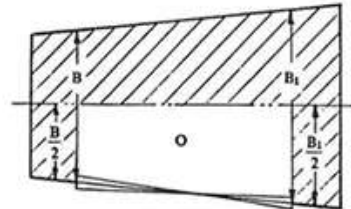
Правило 2(5)(c)



$h =$ по меньшей мере $\frac{H}{3}$ или 0,75 м (2,5 фута), смотря по тому, что больше



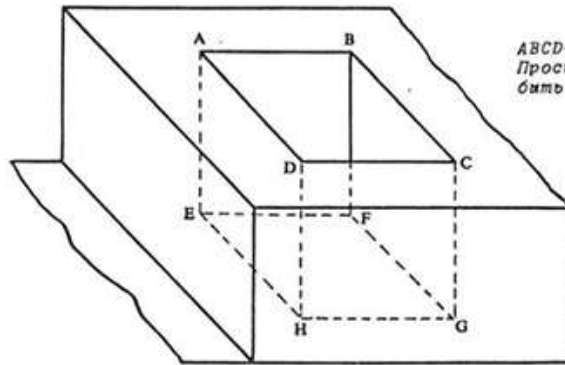
Напротив бортов из отверстий



Отверстие только с одной стороны

Рис. 8

Правило 2(5)(d)



ABCD-отверстие в палубе
Пространство ABCDEFGH должно
быть исключено из закрытого
пространства

Рис. 9

Правило 2(5)(е)

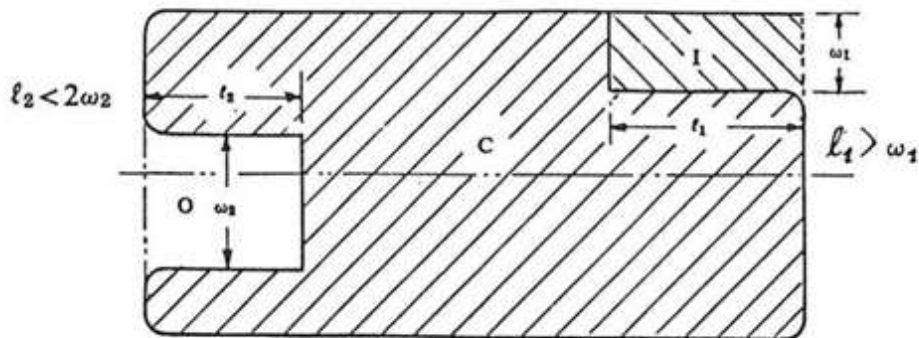


Рис. 10

Суда, имеющие закругленные
соединение палубы с бортом

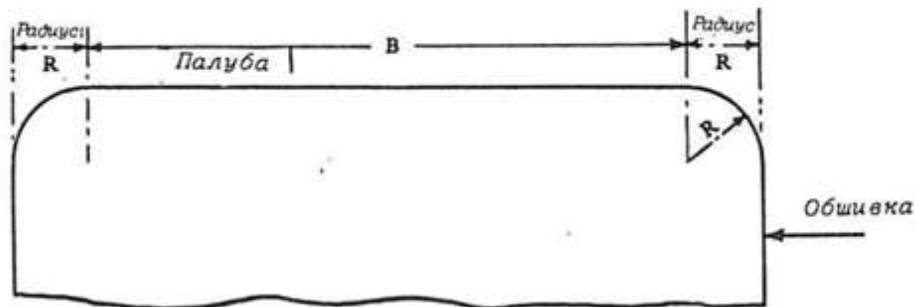


Рис. 11

Дополнение 2

КОЭФФИЦИЕНТЫ K_1 и K_2 , ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПРАВИЛАМ 3 и 4 (1)

V или V_c = объем в кубических метрах

V или V_c	K_1 или K_2	V или V_c	K_1 или K_2	V или V_c	K_1 или K_2	V или V_c	K_1 или K_2
10	0,2200	45 000	0,2931	330 000	0,3104	670 000	0,3165
20	0,2260	50 000	0,2940	340 000	0,3106	680 000	0,3166
30	0,2295	55 000	0,2948	350 000	0,3109	690 000	0,3168
40	0,2320	60 000	0,2956	360 000	0,3111	700 000	0,3169

50	0,2340	65 000	0,2963	370 000	0,3114	710 000	0,3170
60	0,2356	70 000	0,2969	380 000	0,3116	720 000	0,3171
70	0,2369	75 000	0,2975	390 000	0,3118	730 000	0,3173
80	0,2381	80 000	0,2981	400 000	0,3120	740 000	0,3174
90	0,2391	85 000	0,2986	410 000	0,3123	750 000	0,3175
100	0,2400	90 000	0,2991	420 000	0,3125	760 000	0,3176
200	0,2460	95 000	0,2996	430 000	0,3127	770 000	0,3177
300	0,2495	100 000	0,3000	440 000	0,3129	780 000	0,3178
400	0,2520	110 000	0,3008	450 000	0,3131	790 000	0,3180
500	0,2540	120 000	0,3016	460 000	0,3133	800 000	0,3181
600	0,2556	130 000	0,3023	470 000	0,3134	810 000	0,3182
700	0,2569	140 000	0,3029	480 000	0,3136	820 000	0,3183
800	0,2581	150 000	0,3035	490 000	0,3138	830 000	0,3184
900	0,2591	160 000	0,3041	500 000	0,3140	840 000	0,3185
1 000	0,2600	170 000	0,3046	510 000	0,3142	850 000	0,3186
2 000	0,2660	180 000	0,3051	520 000	0,3143	860 000	0,3187
3 000	0,2695	190 000	0,3056	530 000	0,3145	870 000	0,3188
4 000	0,2720	200 000	0,3060	540 000	0,3146	880 000	0,3189
5 000	0,2740	210 000	0,3064	550 000	0,3148	890 000	0,3190
6 000	0,2756	220 000	0,3068	560 000	0,3150	900 000	0,3191
7 000	0,2769	230 000	0,3072	570 000	0,3151	910 000	0,3192
8 000	0,2781	240 000	0,3076	580 000	0,3153	920 000	0,3193
9 000	0,2791	250 000	0,3080	590 000	0,3154	930 000	0,3194
10 000	0,2800	260 000	0,3083	600 000	0,3156	940 000	0,3195
15 000	0,2835	270 000	0,3086	610 000	0,3157	950 000	0,3196
20 000	0,2860	280 000	0,3089	620 000	0,3158	960 000	0,3196
25 000	0,2880	290 000	0,3092	630 000	0,3160	970 000	0,3197
30 000	0,2895	300 000	0,3095	640 000	0,3161	980 000	0,3198
35 000	0,2909	310 000	0,3098	650 000	0,3163	990 000	0,3199
40 000	0,2920	320 000	0,3101	660 000	0,3164	1 000 000	0,3200

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

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 и чистой вместимостей

Конференция рекомендует, чтобы валовая вместимость и чистая вместимость, определяемые в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. 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, предусмотренной 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 в качестве основы для начисления сборов, тщательно рассматривали, какой из параметров является для них наиболее подходящим с учетом существующей у них в настоящее время практики.

Рекомендация 3

Единообразное толкование терминов

Конференция, признавая, что определения 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 Международная морская консультативная организация, рекомендует, чтобы Договаривающиеся Правительства приняли необходимые меры к тому, чтобы идентичные определения терминов, применяемых в этих конвенциях, толковались единообразно и согласованно.
