

**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА**



**ПРАВИЛА  
ОБМЕРА МОРСКИХ СУДОВ**

**2001**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

---

ПРАВИЛА  
ОБМЕРА МОРСКИХ СУДОВ



Санкт-Петербург  
2001

Правила обмера морских судов Российского Морского Регистра Судоходства утверждены в соответствии с действующим положением и вступают в силу с момента опубликования.

Настоящее издание Правил составлено на основе Правил обмера морских судов издания 1996 года с учетом изменений и дополнений, включенных в Бюллетень № 1 (1998 г.), а также подготовленных непосредственно к моменту переиздания.

В Правилах учтены положения Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, а также резолюции и циркуляры Международной морской организации, касающиеся обмера судов.

© Российский Морской Регистр Судоходства, 2001

ISBN 5-89331-055-1

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

**ПРАВИЛА ОБМЕРА МОРСКИХ СУДОВ**

*Редакционная коллегия Российского Морского Регистра Судоходства*

Ответственный за выпуск *Е. Б. Мюллер*

Главный редактор *Г. В. Шелкова*

Редактор *Л. И. Савельева*

---

Подписано в печать 30.05.01. Гарнитура Таймс. Уч.-изд. л.: 1,5

Усл. печ. л.: 1,5. Формат 60 × 84/16. Тираж 350. Зак. 2095

---

Российский Морской Регистр Судоходства  
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8  
ЛР 021026 от 03.06.96

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>Общие положения</b> . . . . .	4
1.1	Область распространения . . . . .	4
1.2	Определения и пояснения . . . . .	4
<b>2</b>	<b>Определение вместимости</b> . . . . .	16
2.1	Валовая вместимость . . . . .	16
2.2	Чистая вместимость . . . . .	16
2.3	Вместимость танков изолированного балласта на нефтеналивных судах . . . . .	17
<b>3</b>	<b>Определение объемов</b> . . . . .	18
<b>4</b>	<b>Обмер судов длиной менее 24 м</b> . . . . .	22
<b>5</b>	<b>Объем надзора. Документы</b> . . . . .	23
5.3	Освидетельствование . . . . .	23
5.4	Документы . . . . .	23
5.5	Изменение вместимости . . . . .	24
5.6	Аннулирование свидетельства . . . . .	25
П р и л о ж е н и е . Коэффициенты $K_1$ и $K_2$ . . . . .		26

# 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

## 1.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

**1.1.1** Правила обмера морских судов<sup>1</sup> распространяются на следующие самоходные и несамоходные суда, а также плавучие сооружения:

.1 суда длиной 24 м и более;

.2 суда длиной менее 24 м, исключая суда, предназначенные для спорта и отдыха.

**1.1.2** Настоящие Правила не применяются к военным кораблям.

**1.1.3** Обмер новых типов судов, для которых в силу их конструктивных особенностей применение Правил невозможно или нецелесообразно, является предметом специального рассмотрения Российским Морским Регистром Судоходства<sup>2</sup>.

**1.1.4** Обмер судна заключается в определении его вместимости, состоящей из валовой и чистой вместимости. Значения вместимости, определенные в соответствии с настоящими Правилами, должны служить в качестве параметров в случаях, где они упоминаются: в конвенциях, законах и правилах, а также для статистических данных и начисления сборов.

## 1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

### **1.2.1 Валовая вместимость.**

Валовая вместимость означает величину наибольшего объема судна, определенную в соответствии с положениями Правил.

### **1.2.2 Чистая вместимость.**

Чистая вместимость означает величину полезного объема судна, определенную в соответствии с положениями Правил.

### **1.2.3 Длина.**

Длина означает длину, равную 96% полной длины судна, взятой по ватерлинии при осадке, равной 85% минимальной

---

<sup>1</sup> В дальнейшем — Правила.

<sup>2</sup> В дальнейшем — Регистр.

теоретической высоты 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.

При определении длины барж с плоской палубой, лихтеров, не имеющих руля, длину следует рассчитывать как 96% полной длины, взятой по ватерлинии при осадке, равной 85% минимальной теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля.

При определении длины и ширины плавучих сооружений целесообразно применять габаритные длину и ширину до наружной обшивки стационарных конструкций.

#### 1.2.4 Верхняя палуба.

1.1 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.

Уступом считается прерывистость верхней палубы, распространяющаяся на всю ширину судна и имеющая длину более 1 м (рис. 1.2.4.1(1)).

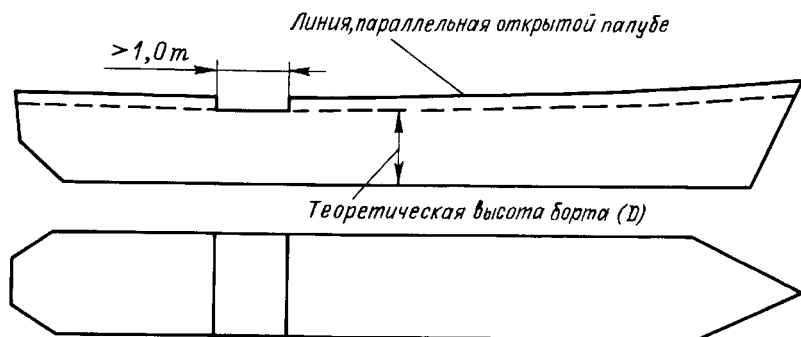


Рис. 1.2.4.1(1)

Уступы, расположенные вне длины, определение которой приведено в 1.2.3, не должны учитываться. Прерывистость верхней палубы, не распространяющаяся до борта судна, должна рассматриваться как рецесс ниже уровня верхней палубы (рис. 1.2.4.1(2), где  $l$ ,  $b$ ,  $d_1$  - длина, ширина, глубина рецесса).

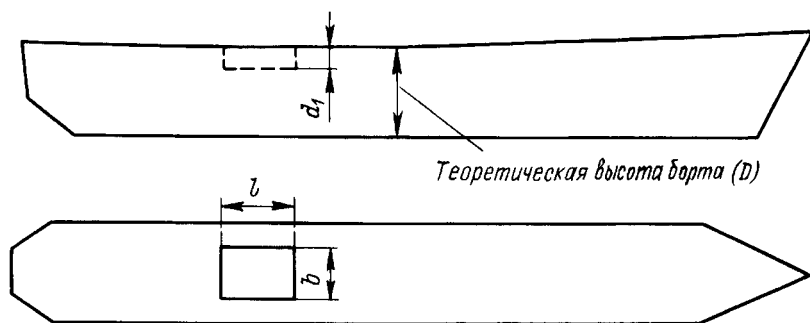


Рис. 1.2.4.1(2)

.2 На судне, имеющем открытые отверстия в бортах ниже самой верхней палубы, ограниченные изнутри судна непроницаемыми при воздействии моря переборками и палубами, за верхнюю палубу должна приниматься первая палуба, расположенная ниже этих отверстий (рис. 1.2.4.2).

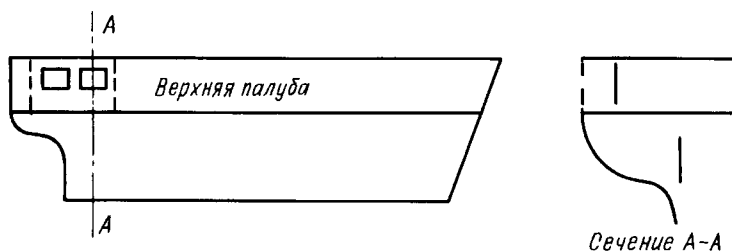


Рис.1.2.4.2

### 1.2.5 Теоретическая высота борта.

.1 Теоретическая высота борта — 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.

**.2** 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.

**.3** 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.

#### **1.2.6 Ширина.**

**Ш и р и н а** — 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.

#### **1.2.7 Закрытые пространства.**

**З а к р ы т ы е п р о с т р а н с т в а** — все пространства, ограниченные корпусом судна, постоянными или разборными перегородками либо переборками, палубами или покрытиями, кроме постоянных или переносных тентов (навесов). Ни перерывы в палубе, ни любое отверстие в корпусе судна, в палубе или в покрытии пространства, в перегородках или переборках пространства, ни отсутствие самой перегородки или переборки не могут служить основанием не включать пространство в число закрытых пространств.

#### **1.2.8 Исключаемые пространства.**

**И с к л ю ч а е м ы м и п р о с т р а н с т в а м и** являются пространства, перечисленные в 1.2.8.1 — 1.2.8.6, которые не должны включаться в объем закрытых пространств.

**1.2.8.1** Пространства, определяемые шириной палубы в районе отверстия.

На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, ширина измеряется, как указано на рис. 1.2.8.1.

**.1** Пространство внутри сооружения против концевое отверстия, простирающегося от палубы до палубы (без учета навесного



листа, высота которого превышает не более чем на 25 мм 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. 1.2.8.1.1).

На приведенных ниже рисунках:

*O* — исключаемое пространство;

*C* — закрытое пространство;

*I* — пространство, которое следует рассматривать как закрытое пространство;

*B* — ширина палубы в районе отверстия;

Заштрихованные части следует рассматривать как закрытые пространства.

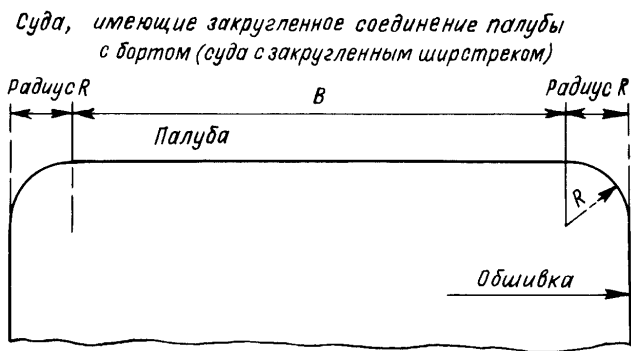


Рис. 1.2.8.1

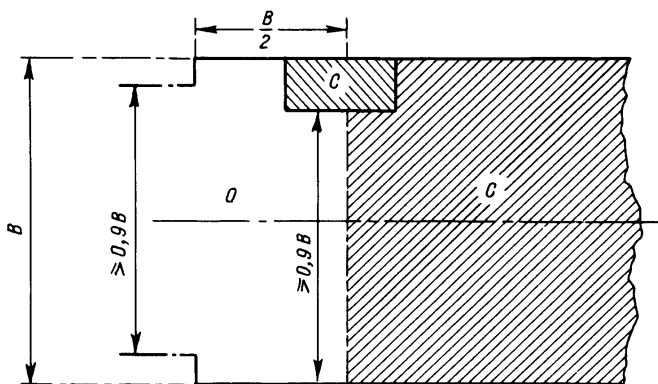


Рис. 1.2.8.1.1

.2 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. 1.2.8.1.2 (1-3)).

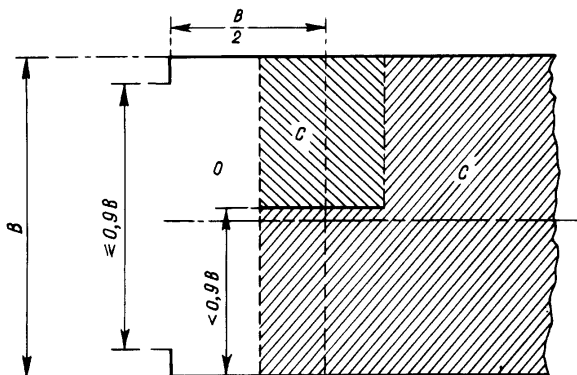


Рис. 1.2.8.1.2 (1)

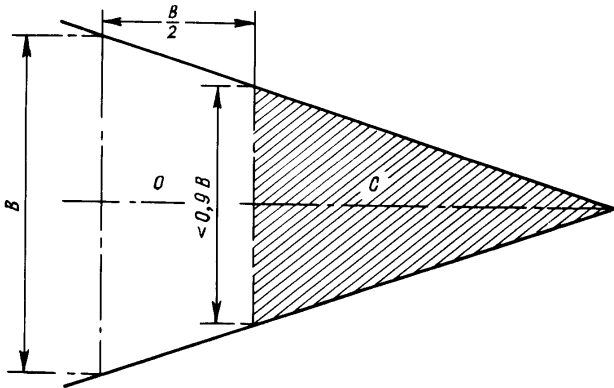


Рис. 1.2.8.1.2 (2)

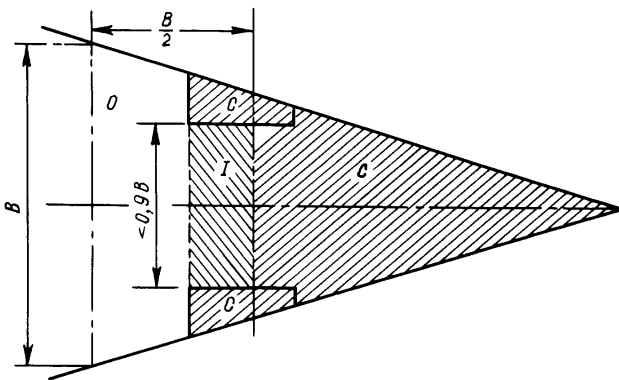


Рис. 1.2.8.1.2 (3)

.3 Если два пространства, исключение которых (одного или обоих) может быть разрешено на основании 1.2.8.1.1 и/или 1.2.8.1.2, разделены совершенно открытым интервалом (наличие фальшборта или 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. 1.2.8.1.3(1,2)).

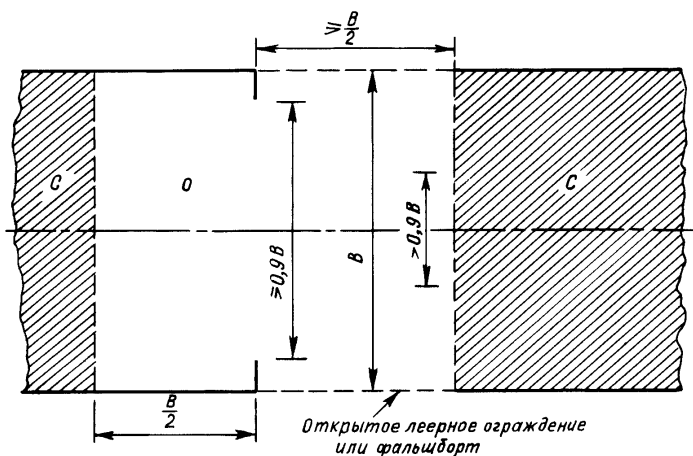


Рис. 1.2.8.1.3 (1)

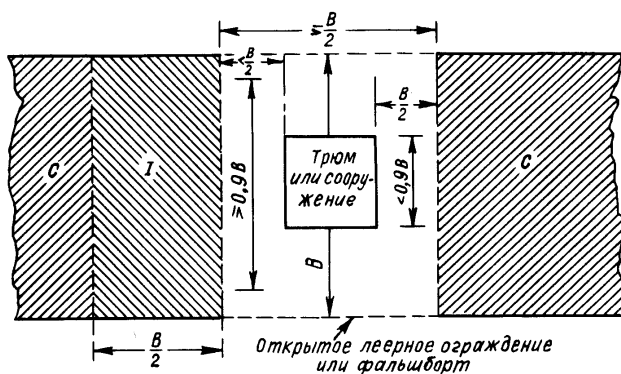
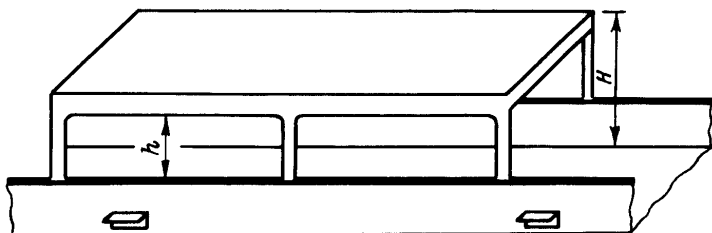


Рис. 1.2.8.1.3 (2)

**1.2.8.2** 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 или 1/3 высоты пространства, смотря по тому, что больше (рис. 1.2.8.2).



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

Рис. 1.2.8.2

**1.2.8.3** Пространство в сооружении, простирающемся от борта до борта, расположенное непосредственно в районе против бортовых отверстий высотой не менее 0,75 м или 1/3 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. 1.2.8.3).

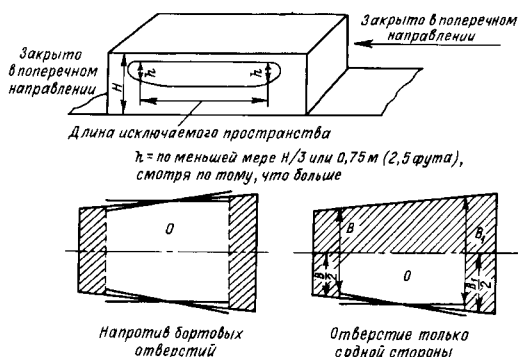
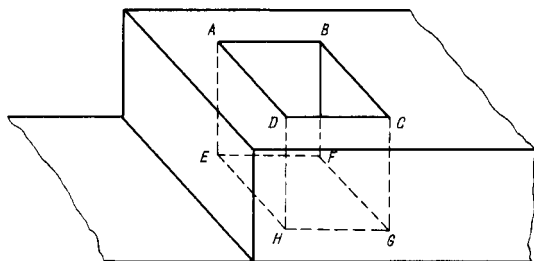


Рис. 1.2.8.3

**1.2.8.4** 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. 1.2.8.4).



*ABCD - отверстие в палубе  
Пространство ABCDEFGH следует исключать  
из закрытого пространства*

Рис. 1.2.8.4

**1.2.8.5** Рecess в ограничивающей переборке сооружения, открытый воздействию погоды, отверстие которого простирается от палубы до палубы, без средств закрытия при условии, что внутренняя ширина recessа не больше его ширины у входа, а глубина его внутрь сооружения не больше двойной ширины у входа (рис. 1.2.8.5).

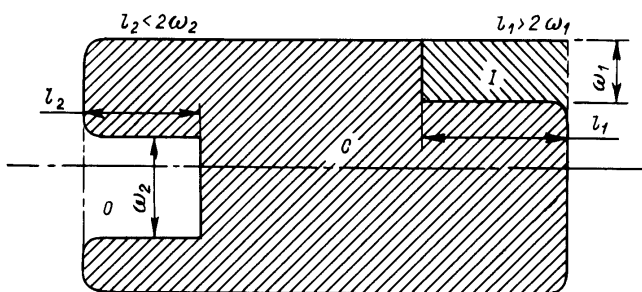


Рис. 1.2.8.5

**1.2.8.6** Пространство между бортовой продольной переборкой рубки и фальшбортом, расположенное под палубой, простир-ающейся от борта до борта и поддерживаемой стойками или вертикальными листами, которые соединены с фальшбортом (рис. 1.2.8.6).

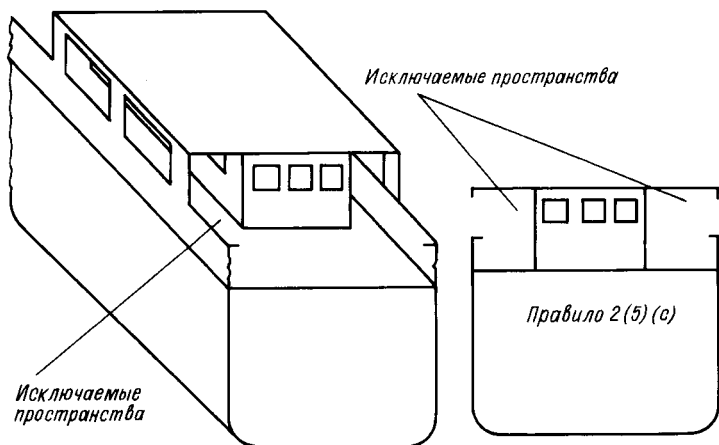


Рис. 1.2.8.6

**1.2.8.7** Пространства, определенные в 1.2.8.1 — 1.2.8.6, должны считаться закрытыми пространствами, если такие пространства удовлетворяют по крайней мере одному из следующих трех условий:

- пространство оборудовано стеллажами или другими устройствами для размещения груза или запасов;
- отверстия снабжены любым средством закрытия;
- конструкция предусматривает возможность закрытия таких отверстий.

### **1.2.9 Пассажир.**

**П а с с а ж и р** означает всякое лицо, кроме капитана или членов экипажа судна или спецперсонала, или ребенка в возрасте менее одного года.

Спецперсоналом считаются лица, не являющиеся членами экипажа, постоянно находящиеся на борту в связи с назначением судна (например, лица, занятые добычей и обработкой живых ресурсов моря, научные работники, персонал лабораторий, рабочие,

инженерно-технические работники, административно-хозяйственный персонал плавучих мастерских, практиканты и преподаватели на учебных судах и т.п.). Практиканты и преподаватели на всех судах, кроме учебных, считаются пассажирами.

#### **1.2.10 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.

#### **1.2.11 Непроницаемый при воздействии моря.**

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

#### **1.2.12 Середина длины судна.**

Середина длины судна означает точку в середине длины судна, определение которой приведено в 1.2.3; при этом крайняя точка этой длины в носу должна совпадать с передней кромкой форштевня.

#### **1.2.13 Танки изолированного балласта.**

Танками изолированного балласта считаются танки, которые используются исключительно для размещения изолированного балласта. Такие танки должны иметь отдельные балластные насосы и трубопроводы, предназначенные для забора и выпуска балластной воды только из моря и в море, при этом не должно быть соединений трубопровода между танками изолированного балласта и системой пресной воды. Ни один танк изолированного балласта не должен использоваться для перевозки любого груза или для хранения судовых запасов.

#### **1.2.14 Международный рейс.**

Международный рейс — морской рейс из страны, на которую распространяется Международная конвенция по обмеру судов 1969г., в порт, расположенный за пределами этой страны или наоборот.



## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВМЕСТИМОСТИ

### 2.1 ВАЛОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ

Валовая вместимость ( $GT$ ) судна определяется по следующей формуле

$$GT = K_1 V,$$

где  $V$  — общий объем всех закрытых пространств на судне, м<sup>3</sup>;  
 $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (или берется из таблицы Приложения).

### 2.2 ЧИСТАЯ ВМЕСТИМОСТЬ

**2.2.1** Чистая вместимость ( $NT$ ) судна должна определяться по следующей формуле

$$NT = K_2 V_c (4d/3D)^2 + K_3 (N_1 + N_2/10),$$

в которой:

$(4d/3D)^2$  не должен приниматься больше единицы;

$K_2 V_c (4d/3D)^2$  не должен приниматься менее  $0,25GT$ ;

$NT$  не должен приниматься менее  $0,30GT$  и в которой:

$V_c$  — общий объем грузовых пространств, м<sup>3</sup>;

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$  (или берется из таблицы Приложения);

$K_3 = 1,25(GT + 10000)/10000$ ;

$D$  — теоретическая высота борта в середине длины судна в м, как определено в 1.2.5;

$d$  — теоретическая осадка в середине длины судна, как определено в 2.2.2;

$N_1$  — 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 2.1.

**2.2.2** Теоретическая осадка ( $d$ ), упоминаемая в 2.2.1, должна быть одной из следующих:

**1** для судов, которым назначена грузовая марка, — осадка, соответствующая летней грузовой марке (не лесной);

.2 для пассажирских судов — осадка, соответствующая самой высокой грузовой ватерлинии деления судна на отсеки или летней грузовой марке, смотря по тому, что меньше;

.3 для судов, которым не назначена грузовая марка, но осадка которых ограничена в соответствии с национальными правилами, — максимально разрешенная осадка;

.4 для остальных судов — 75% теоретической высоты борта в середине длины судна, как определено в 1.2.5.

### 2.3 ВМЕСТИМОСТЬ ТАНКОВ ИЗОЛИРОВАННОГО БАЛЛАСТА НА НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДАХ

Вместимость танков изолированного балласта ( $T_b$ ) рассчитывается по формуле

$$T_b = K_1 V_b,$$

где  $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ ;

$V$  — общий объем всех закрытых пространств на судне, м<sup>3</sup>;

$V_b$  — общий объем танков изолированного балласта, м<sup>3</sup> (танки изолированного балласта должны удовлетворять Правилу 13 Приложения 1 МАРПОЛ-73/78).

### 3 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ

**3.1** Все объемы, включенные в расчет валовой и чистой вместимости, должны измеряться независимо от установленной изоляции, зашивки и других подобных конструкций до внутренней стороны обшивки корпуса или обшивки судовых конструкций, расположенных вне корпуса на металлических судах и до наружной поверхности обшивки корпуса или до внутренней стороны обшивки судовых конструкций, расположенных вне корпуса на судах, построенных из других материалов. Величины вместимости должны приводиться в целых числах (получаемые значения после запятой — отбрасываются) без указания размерности.

**3.2** Все измерения, выполняемые при вычислении объемов, должны производиться с точностью и с округлением до сантиметра.

**3.3** Объем должен вычисляться общепринятыми для рассматриваемого пространства методами с точностью до второго знака после запятой.

**3.4** Объемы выступающих частей должны быть включены в общий объем. К выступающим частям относятся: бульбы, обтекатели, выкружки гребных валов и другие подобные конструкции, являющиеся несъемными корпусными конструкциями.

**3.5** Объемы пространств, открытых воздействию моря, исключаются из общего объема. К пространствам, открытым воздействию моря относятся: якорные клюзы, кингстонные ящики, туннели подруливающих устройств, слипы на рыболовных судах, прорези черпаковой рамы на землечерпалках и другие подобные пространства в корпусе судна.

**3.6** Закрытые пространства, расположенные выше верхней палубы, выступающие части и пространства, открытые воздействию моря, объемом не превышающие  $1 \text{ м}^3$  не обмеряются.

**3.7** Мачты, полумачты, краны, крановые опоры, опорные конструкции контейнеров, не имеющие доступа внутрь, расположенные над верхней палубой и отделенные со всех сторон от других закрытых пространств не должны включаться в общий объем закрытых пространств. Вентиляционные шахты с площадью поперечного сечения не более  $1 \text{ м}^2$ , удовлетворяющие указанным условиям могут быть также исключены из обмера. Все подвижные краны не обмеряются.

**3.8** Объемы пространств в пределах корпусов судов, таких, как баржи с разъемным днищем и землечерпалки, должны сохраняться в  $V$  и  $V_c$  независимо от того, что пространство внутри корпуса временно подвергается воздействию моря, когда груз выгружается (рис. 3.8).

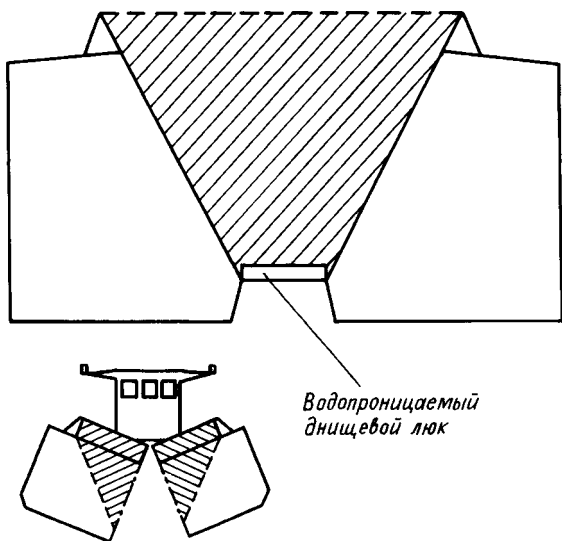


Рис. 3.8

**3.9** Объем непроницаемых при воздействии моря стальных люковых закрытий коробчатого типа должен включаться в расчет общего объема  $V$ . Если полости таких закрытий открыты с нижней стороны, их объем должен включаться также в расчет общего объема грузовых пространств  $V_c$ .

**3.10** Цистерны, постоянно установленные на верхней палубе, оборудованные съемными патрубками для соединения с грузовой системой или газоотводной магистралью судна, должны включаться в  $V_c$ .

**3.11** На нефтеналивных судах объемы танков чистого балласта должны быть включены в  $V_c$ , если судно оборудовано системой мойки танков сырой нефтью, которая позволяет использовать эти танки как для груза, так и для чистого балласта.

**3.11.1** Объемы танков, выделенных для чистого балласта, не должны включаться  $V_c$  при условии:

танки не используются для груза;

на судне имеется одно свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, которое удостоверяет, что судно эксплуатируется с выделенными для чистого балласта танками.

**3.12** Объем отстойных танков для остатков груза должен включаться в  $V_c$ .

**3.13** На рыболовных судах объемы пространств, занятых рыбоперерабатывающими цехами по производству муки, жира и консервов, цистернами предварительного охлаждения рыбы, бункерами для хранения сырой рыбы, кладовыми соли, специй, масла, тары, должны включаться в  $V_c$ . Кладовые для хранения промышленного снаряжения не должны включаться в  $V_c$ .

**3.14** Объем пространства, занятого холодильной установкой для охлаждения грузов, расположенной в пределах грузовых пространств, должен включаться в  $V_c$ .

**3.15** Объемы почтовых помещений, багажных отделений, изолированных от пассажирских помещений, а также помещений для хранения под таможенной пломбой товаров, принадлежащих пассажирам, должны включаться в  $V_c$ . Объемы провизионных помещений для экипажа или пассажиров, а также помещений для хранения под таможенной пломбой товаров, принадлежащих экипажу, не должны включаться в  $V_c$ .

**3.16** При определении объема грузовых пространств изоляция, рыбинсы или зашивка, установленные в пределах рассматриваемого пространства, не принимаются во внимание. На судах с постоянными вкладными грузовыми цистернами (например, на газовозах) объем, подлежащий включению в  $V_c$ , должен быть рассчитан до конструктивной ограничивающей обшивки таких цистерн, независимо от изоляции, которая может быть установлена внутри или снаружи ограничивающей обшивки цистерн.

**3.17** Объемы пространств для размещения автомобилей, принадлежащих пассажирам, должны включаться в  $V_c$ .

**3.18** Доковые (наплавные) суда, имеющие доковую палубу выше теоретической осадки, открытые в корме или оборудованные кормовым закрытием, должны обмеряться с учетом, что пространство выше доковой палубы, ограниченное, по крайней мере, с трех сторон конструкциями и предназначенное для перевозки груза, считается закрытым пространством.

**3.19** На контейнеровозах с открытым верхом, представляющих собой подобие латинской буквы *U*, имеющих двойное дно и над ним надстройки с высокими стенками без люковых закрытий на верхней палубе и без непрерывной палубы выше расчетной осадки, отсутствие люковых закрытий не может служить препятствием для отнесения соответствующего пространства к числу закрытых пространств.

**3.20** Многоцелевые суда, которые могут эксплуатироваться с открытыми или закрытыми грузовыми люками, должны обмеряться как при закрытых люках.

**3.21** На судах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки пространство в конце палубного сооружения, оборудованное средствами для крепления груза, должно включаться в валовую вместимость в соответствии с 1.2.8.7.

## 4 ОБМЕР СУДОВ ДЛИНОЙ МЕНЕЕ 24 М

**4.1** Суда длиной менее 24 м, подлежащие техническому надзору Регистра, совершающие международные рейсы и не совершающие их, должны обмеряться.

**4.2** Валовая вместимость ( $GT$ ) таких судов рассчитывается по формуле

$$GT = (V_1 + V_2)K_1,$$

где  $V_1 = LBDC$ ,  
 $V_1$  — объем корпуса до верхней палубы,  $m^3$ ;  
 $L$  — длина, м;  
 $B$  — ширина, м;  
 $D$  — теоретическая высота борта, м;  
 $C$  — постоянный коэффициент, равный 0,68;  
 $V_2$  — общий объем всех закрытых пространств выше верхней палубы (за вычетом объемов пространств, указанных в 1.2.8, если таковые имеются),  $m^3$ ;  
 $K_1$  — постоянный коэффициент, равный 0,25.

**4.3** Чистая вместимость ( $NT$ ) этих судов составляет 30 % валовой вместимости.

## 5 ОБЪЕМ НАДЗОРА. ДОКУМЕНТЫ

**5.1** Обмер судна выполняется Регистром в соответствии с данными Правилами, включая расчет вместимости, освидетельствование судна и выдачу мерительных документов. Заявки на первоначальный обмер должны направляться в Главное управление Регистра.

**5.2** Для определения валовой и чистой вместимости судна, подлежащего обмеру, проектант или судовладелец должен представить Регистру следующую техническую документацию:

теоретический чертеж;

чертежи общего расположения;

схему расположения грузовых пространств с указанием их объемов;

другие чертежи, необходимые для определения объемов и вместимости судна.

### **5.3 Освидетельствование.**

Освидетельствование судна с целью его обмера осуществляется Регистром и сводится к проверке:

подтверждения характеристик судна, использованных при расчете его вместимости, и необходимых для оформления мерительных документов;

наличия и правильности нанесения маркировки грузовых пространств, если такие пространства имеются.

Грузовые пространства должны иметь постоянную маркировку буквами СС (cargo compartment), нанесенными на видном месте с высотой букв не менее 100 мм. Буквы СС должны наноситься с наружной стороны на продольных комингсах грузовых люков, на крышках расширителей грузовых танков, у входов в грузовые отсеки и других видных местах. Буквы СС наносятся белой или желтой краской на темном фоне или черной краской на светлом фоне. При нанесении на металл буквы накерниваются или навариваются, а на дерево — вырезаются на глубину не менее 3 мм.

### **5.4 Документы.**

**5.4.1** На суда, которые были обмерены и освидетельствованы, выдаются:

**1** Международное мерительное свидетельство (1969 г.) (ф. 1.2.10). Выдается в соответствии с требованиями



Международной конвенции по обмеру судов на все суда, совершающие международные рейсы.

**.2 Мерительное свидетельство (ф.1.2.12).** Выдается на суда длиной 24 м и более, не совершающие международных рейсов.

**.3 Декларация об обмере (ф.1.2.15).** Выдается на суда по просьбе правительства государства, не являющегося участником Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.

**.4 Мерительное свидетельство (ф.1.2.16).** Выдается на суда длиной менее 24 м, совершающие международные рейсы. Мерительное свидетельство не выдается на суда, не совершающие международных рейсов. Валовая и чистая вместимость таких судов указывается в Свидетельстве о годности к плаванию.

**.5 Международное мерительное свидетельство,** выдаваемое по поручению другого государства, правительство которого подписало/присоединилось к Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. Свидетельство должно оформляться с учетом требований этого правительства.

#### **5.4.2 Оформление, замена и срок действия свидетельств**

Оформление свидетельств осуществляется в соответствии с действующей Инструкцией по заполнению форм документов Регистра.

В случае замены свидетельства на новое предыдущее свидетельство аннулируется.

Срок действия свидетельств постоянный, кроме случаев, рассмотренных в 5.6.

#### **5.5 Изменение вместимости.**

**5.5.1** Регистр должен быть уведомлен о любых изменениях на судне, которые могут повлечь за собой изменение вместимости, если эти изменения имели место после выдачи на судно Мерительного свидетельства. Заявки на переобмер судна должны оперативно направляться в Главное управление Регистра.

**5.5.2** Изменение вместимости, рассматриваемое в данной главе, означает изменение валовой или чистой вместимости вследствие переоборудования или модернизации более чем на 1% от вместимости, которая была определена судну до его переоборудования или модернизации.

**5.5.3** Если характеристики судна, такие как  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  или  $N_2$ , изменились и если такие изменения влекут за собой увеличение

вместимости, вместимость судна, соответствующая этим новым характеристикам судна, должна быть установлена и применяться без промедления.

**5.5.4** Если характеристики судна, такие как  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  или  $N_2$  изменились или назначенная грузовая марка изменилась в связи с характером выполняемых судном перевозок и такое изменение влечет за собой уменьшение его чистой вместимости, определенной в соответствии с 2.2 данных Правил, то новое Мерительное свидетельство, указывающее определенную таким образом новую чистую вместимость, должно быть выдано по истечении 12 месяцев после даты выдачи первоначального свидетельства.

Однако это требование не должно применяться:

к судам, которые подвергаются существенным конструктивным изменениям или модификациям, таким как упразднение надстройки, которые требуют изменения назначенной грузовой марки;

к пассажирским судам, используемым для перевозки большого числа бескочных пассажиров;

при передаче судна под флаг другого государства.

## **5.6 Аннулирование свидетельства.**

**5.6.1** Мерительное свидетельство теряет силу и аннулируется, если произошли изменения в конструкции судна, его объеме, использовании помещений, общем количестве пассажиров, разрешенном перевозить на судне согласно пассажирскому свидетельству, назначенной грузовой марке или теоретической осадке судна, которые вызывают изменения валовой или чистой вместимости.

**5.6.2** Свидетельство также аннулируется при передаче судна под флаг другого государства, изменении названия, порта приписки и т.п., за исключением случая, предусмотренного ниже.

При передаче судна под флаг другого государства, правительство которого подписало/присоединилось к Международной конвенции по обмеру судов 1969 г., свидетельство продолжает действовать не более 3-х месяцев или до тех пор, пока вместо него не будет выдано другое Мерительное свидетельство, в зависимости от того, что наступит раньше.

КОЭФФИЦИЕНТЫ  $K_1$  И  $K_2$

$V$  или  $V_c$  — объем в  $m^3$

$V$ 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	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	0,2860	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

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