

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ПРАВИЛА ОБМЕРА МОРСКИХ СУДОВ

НД № 2-020501-001



Санкт-Петербург
2006

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 2001 года с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту переиздания.

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

С вступлением в силу настоящего издания Правил отменяются Правила обмера морских судов издания 2001 года.

СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|--|---|-----------|
| 1 | Общие положения | 4 |
| 1.1 | Область распространения. | 4 |
| 1.2 | Определения и пояснения | 4 |
| 2 | Обмер судов длиной 24 м и более | 15 |
| 2.1 | Валовая вместимость | 15 |
| 2.2 | Чистая вместимость. | 15 |
| 2.3 | Вместимость танков изолированного балласта на нефтеналивных судах | 16 |
| 3 | Определение объемов. | 17 |
| 4 | Обмер судов длиной менее 24 м | 20 |
| 5 | Документы | 21 |
| 5.1 | Общие указания. | 21 |
| 5.2 | Техническая документация. | 21 |
| 5.3 | Освидетельствование | 22 |
| 5.4 | Мерительные свидетельства. | 23 |
| 5.5 | Изменение вместимости. | 23 |
| 5.6 | Аннулирование мерительного свидетельства | 24 |
| П р и л о ж е н и е . Коэффициенты K_1 и K_2 | | 25 |

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1.1.1 Правила обмера морских судов¹ распространяются на следующие самоходные и несамоходные суда:

- .1 длиной 24 м и более;
- .2 длиной менее 24 м, исключая суда, предназначенные для спорта.

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 в каждом случае предметом специального рассмотрения Российским морским регистром судоходства².

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.

В а л о в а я в м е с т и м о с т ь означает величину наибольшего объема судна, определенную в соответствии с положениями Правил.

1.2.2 Чистая вместимость.

Ч и с т а я в м е с т и м о с т ь означает величину полезного объема судна, определенную в соответствии с положениями Правил.

1.2.3 Длина.

Д л и н а означает длину, равную 96 % полной длины судна, взятой по ватерлинии при осадке, равной 85 % минимальной 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,

¹В дальнейшем — Правила.

²В дальнейшем — Регистр.

ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

При определении длины судов с плоской палубой, не имеющих руля, или судов с корпусом понтонного типа 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 буровых установок следует применять габаритные длину и ширину до наружной обшивки стационарных конструкций.

1.2.4 Верхняя палуба.

1.2.4.1 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 (см. рис. 1.2.4.1-1).

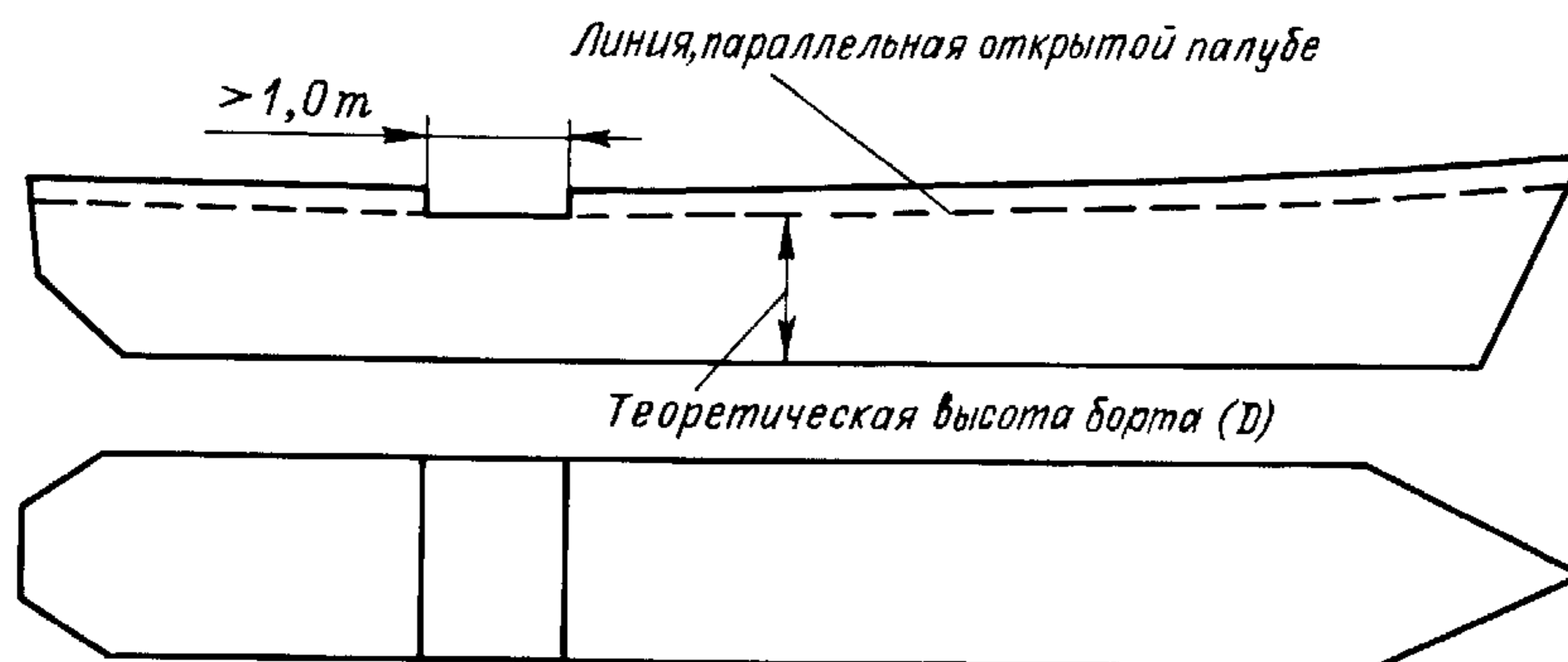


Рис. 1.2.4.1-1

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 (см. рис. 1.2.4.1-2, где l , b , d_1 — длина, ширина, глубина рецесса, соответственно).

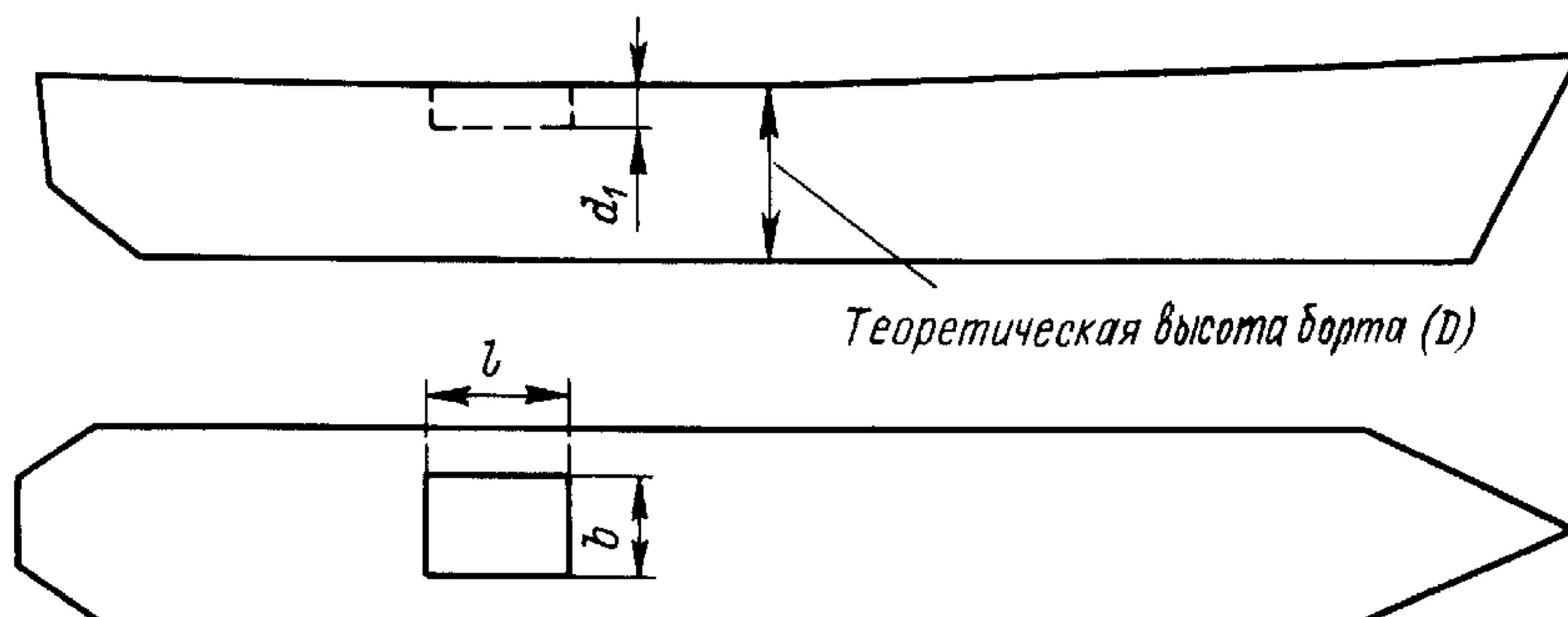


Рис. 1.2.4.1-2

1.2.4.2 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 (см. рис. 1.2.4.2).

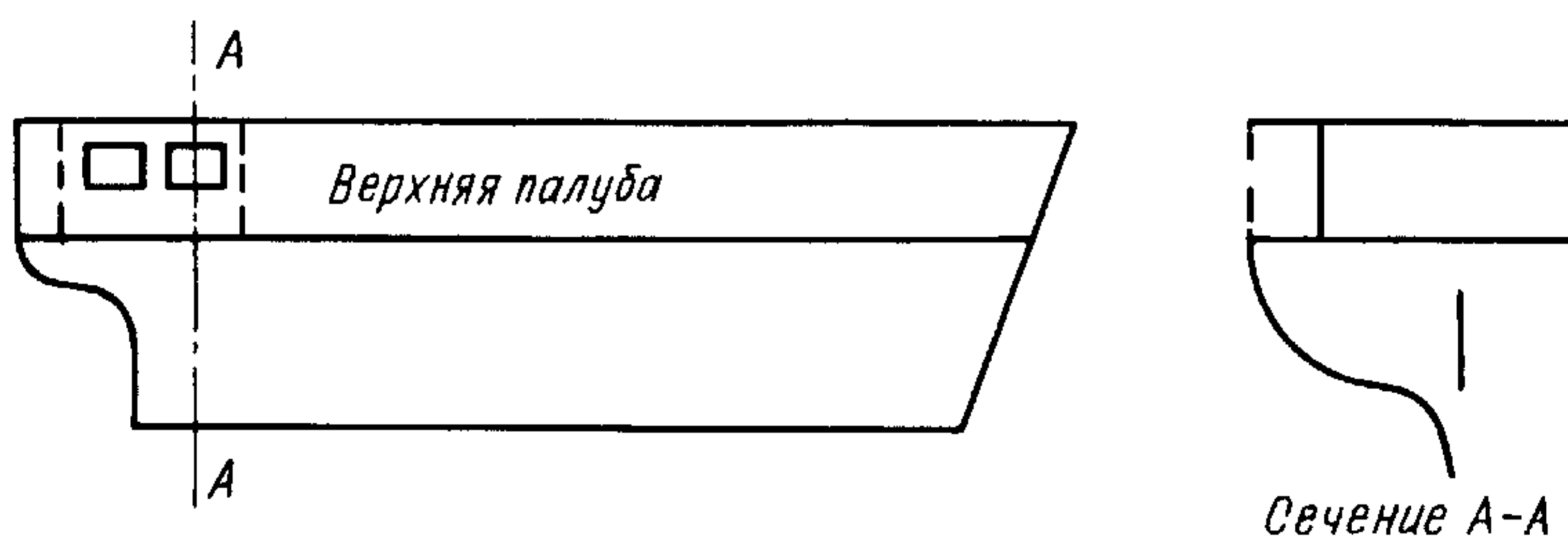


Рис. 1.2.4.2

1.2.5 Теоретическая высота борта.

1.2.5.1 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 пояся, то высота борта измеряется от точки

пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

1.2.5.2 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.

1.2.5.3 В случае, если верхняя палуба имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, 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.

1.2.8.1.1 Пространство внутри сооружения против концевого 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 (см. рис. 1.2.8.1.1).

На приведенных ниже рисунках:

O — исключаемое пространство;

C — закрытое пространство;

I — пространство, которое следует рассматривать как закрытое пространство;

заштрихованные части следует также рассматривать как закрытые пространства;

B — ширина палубы в районе отверстия.

Суда, имеющие закругленное соединение палубы с бортом (суда с закругленным ширстреком)

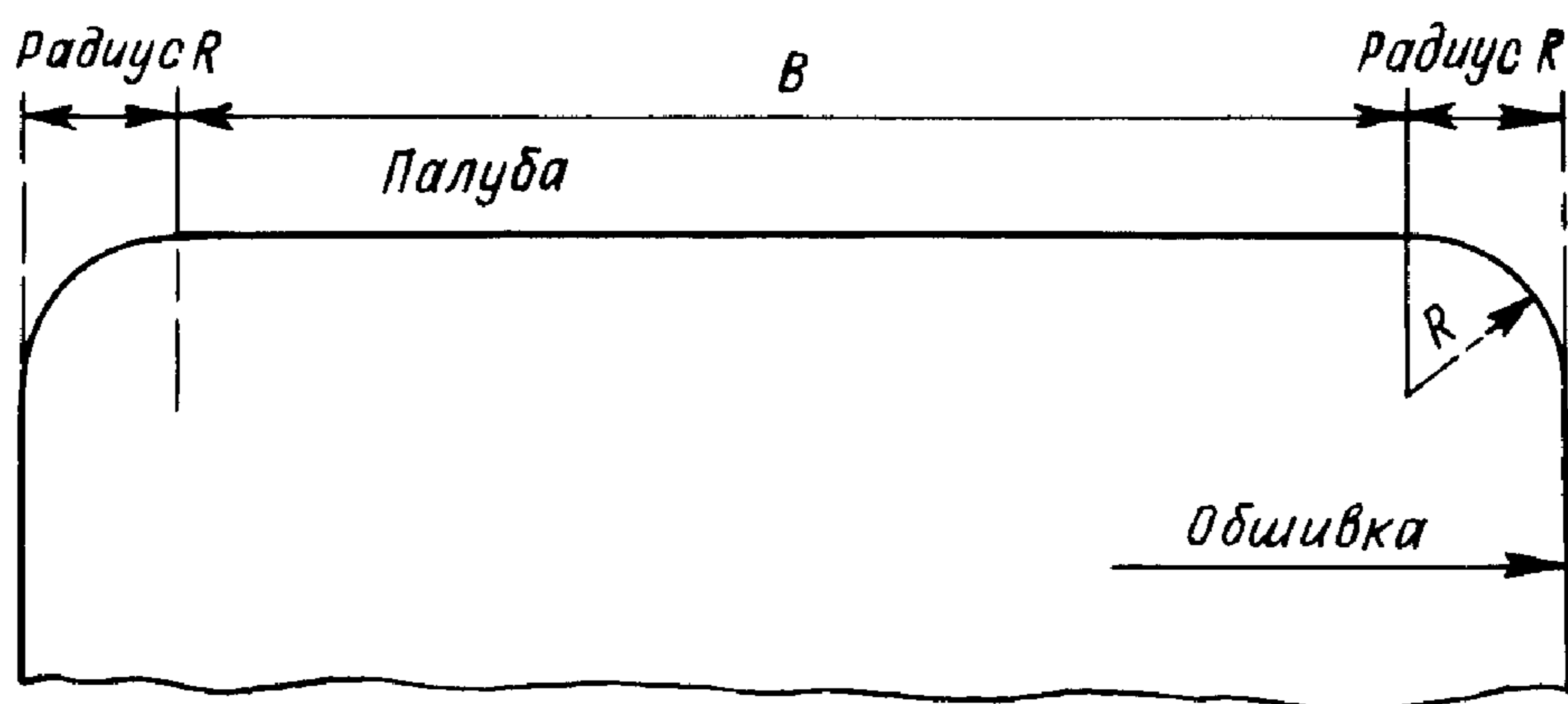


Рис. 1.2.8.1

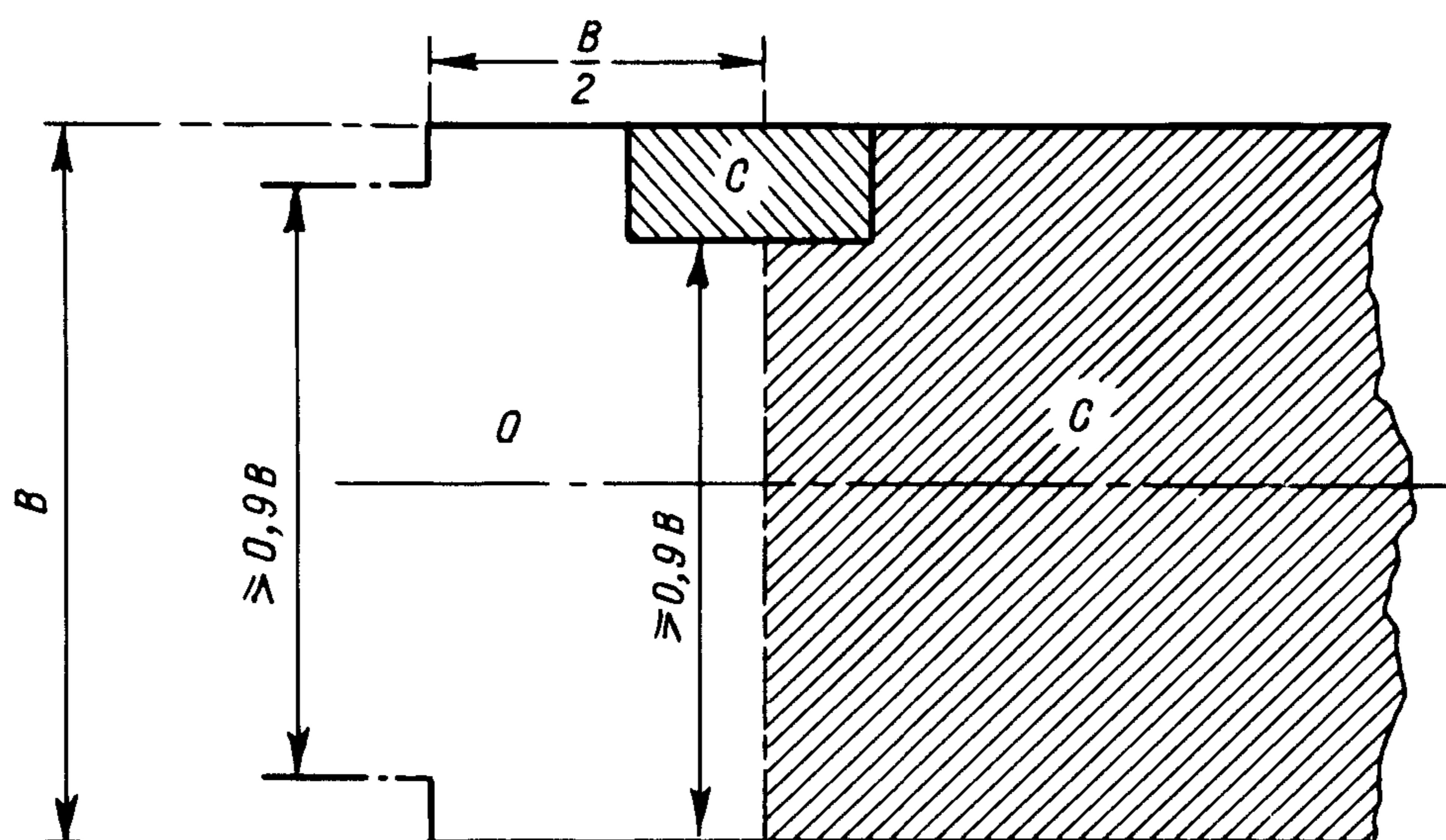


Рис. 1.2.8.1.1

1.2.8.1.2 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 (см. рис. 1.2.8.1.2-1 — 1.2.8.1.2-3).

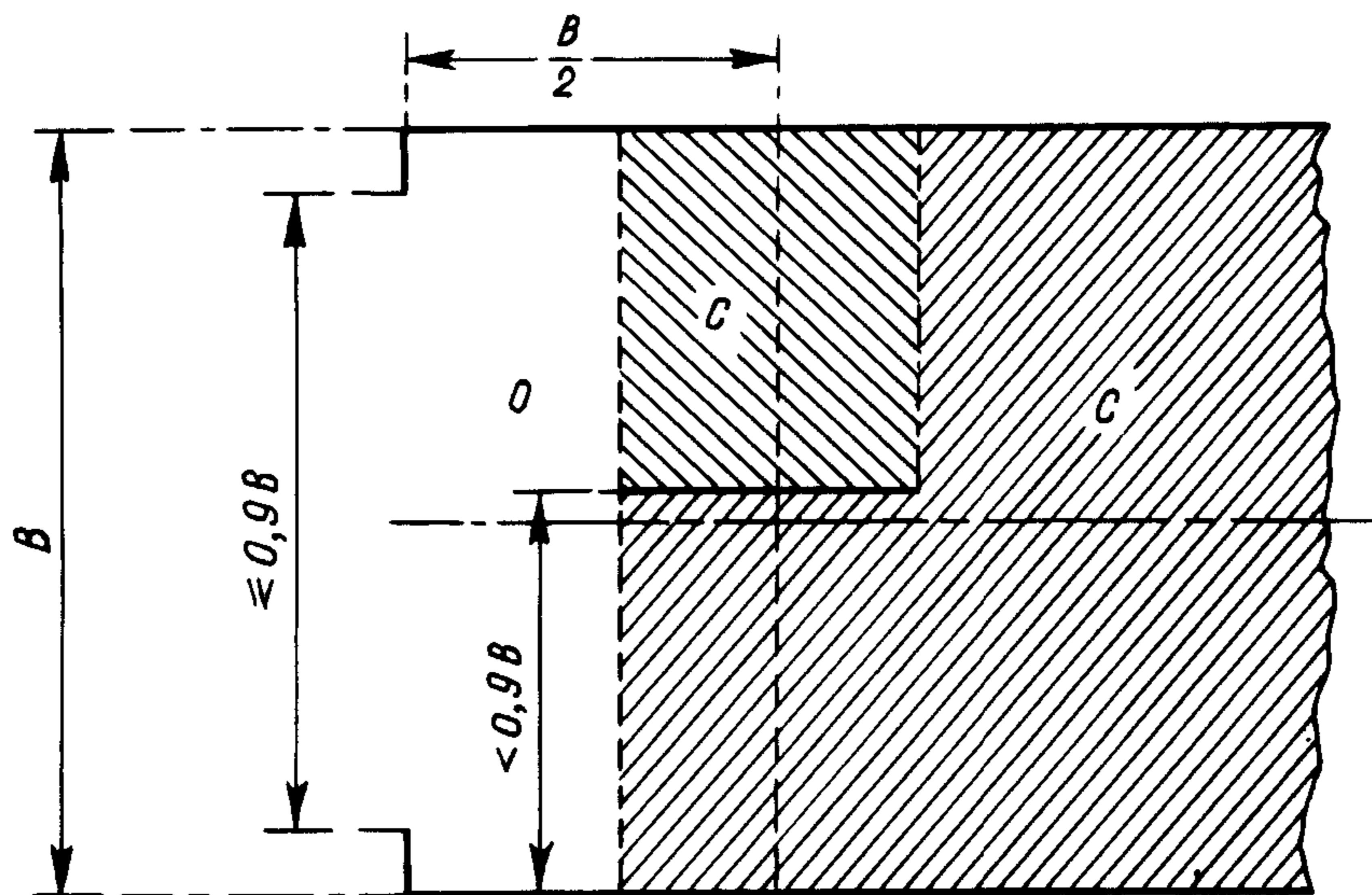


Рис. 1.2.8.1.2-1

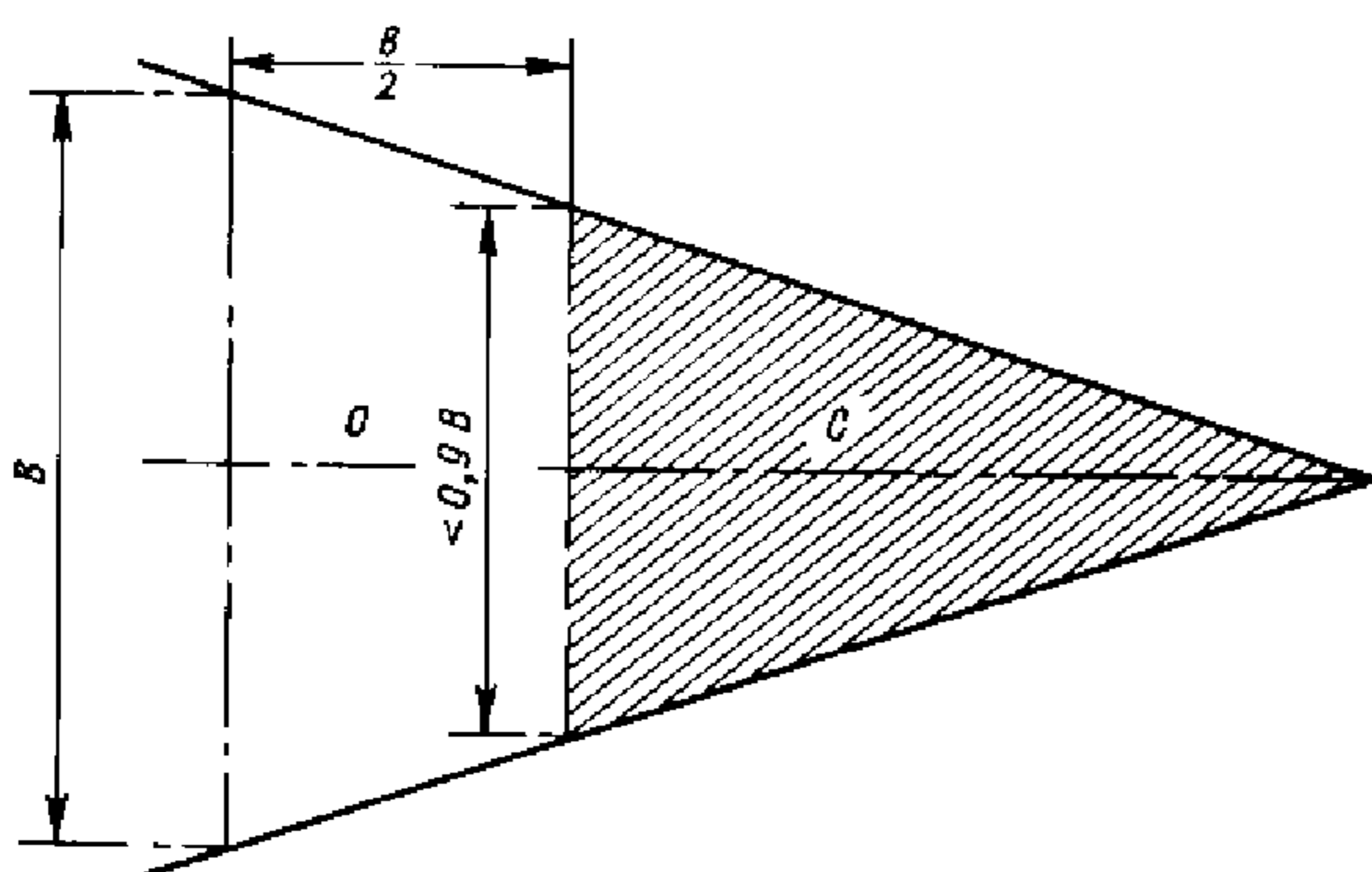


Рис. 1.2.8.1.2-2

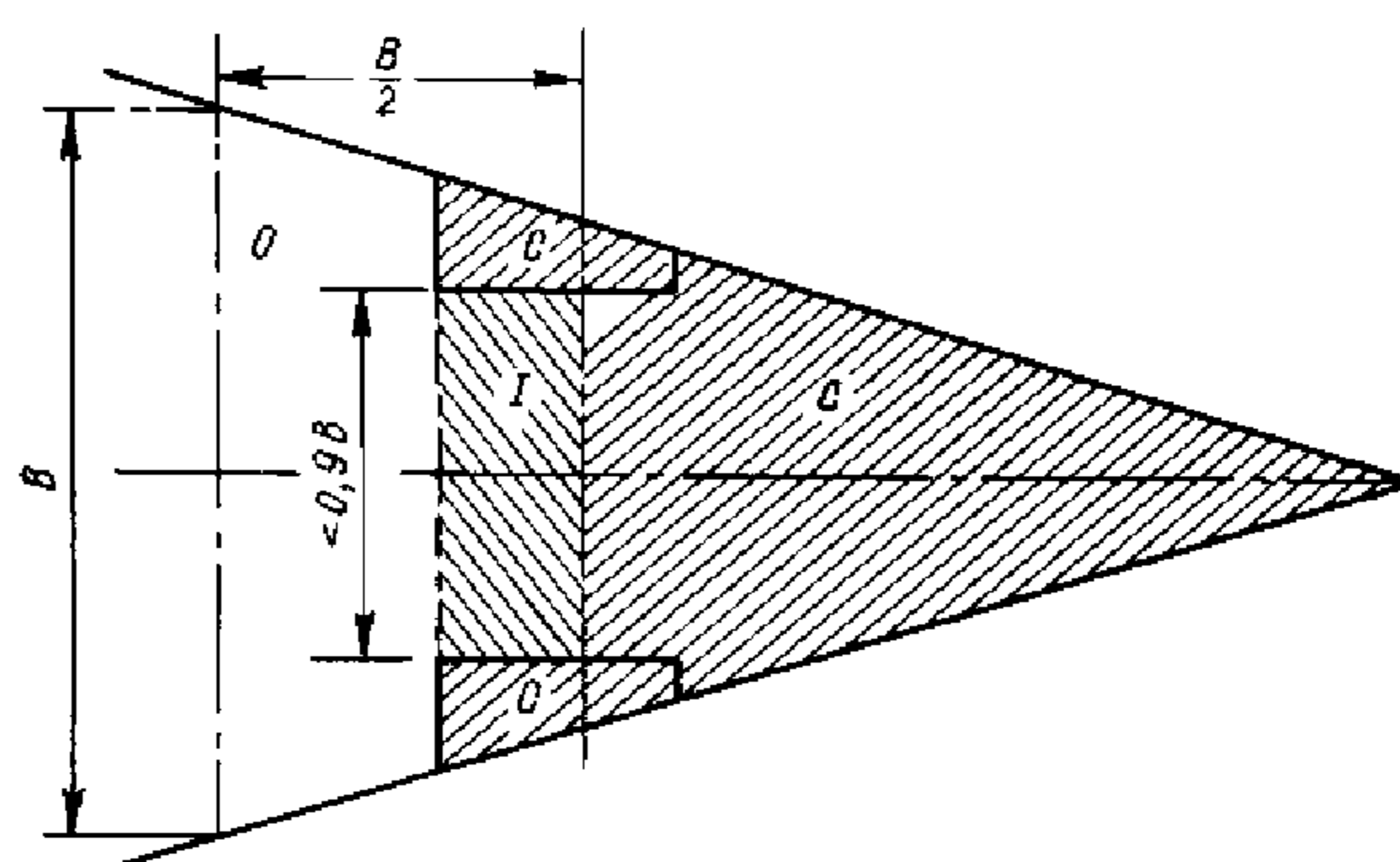


Рис. 1.2.8.1.2-3

1.2.8.1.3 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 (см. рис. 1.2.8.1.3-1, 1.2.8.1.3-2).

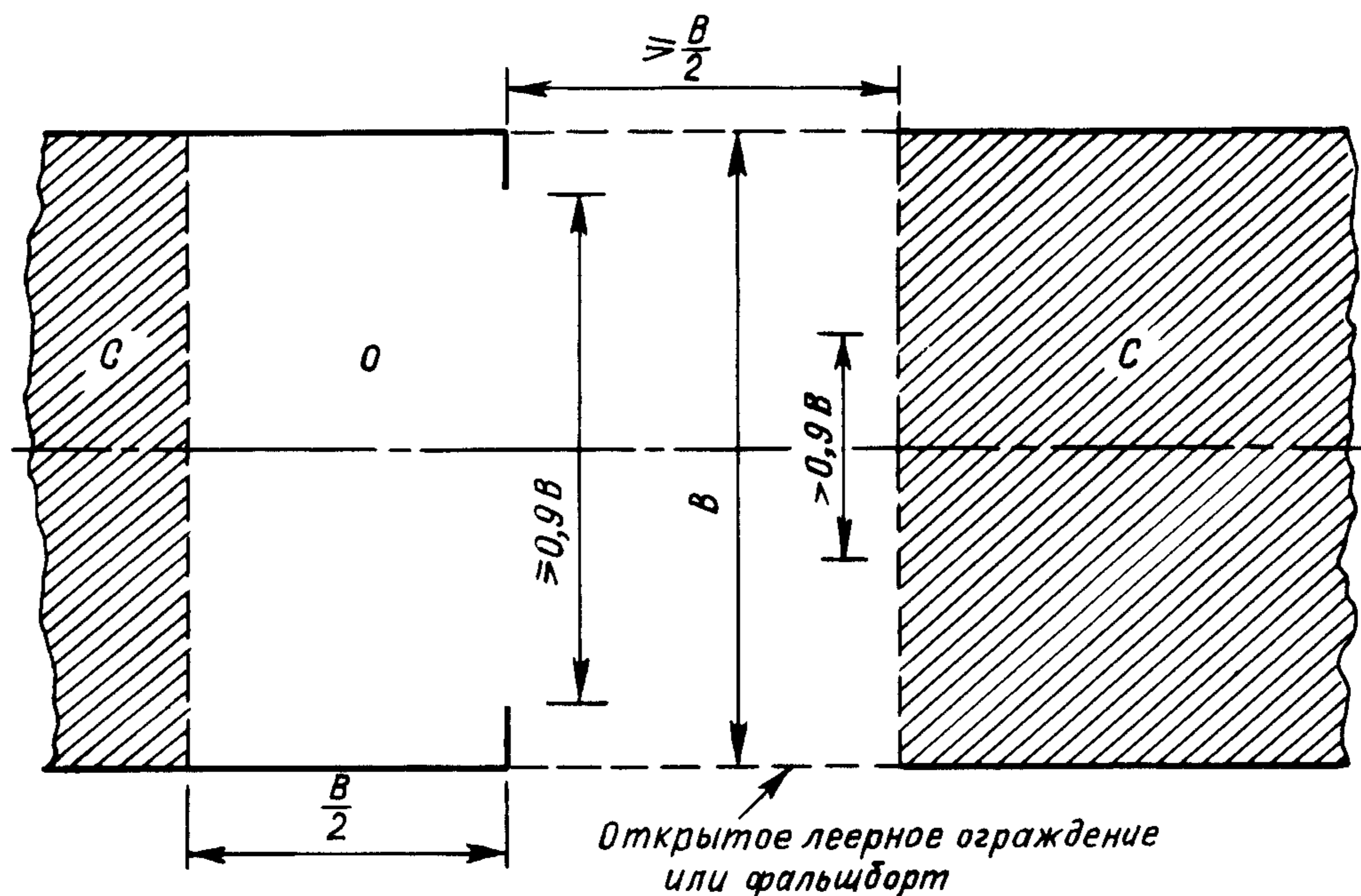


Рис. 1.2.8.1.3-1

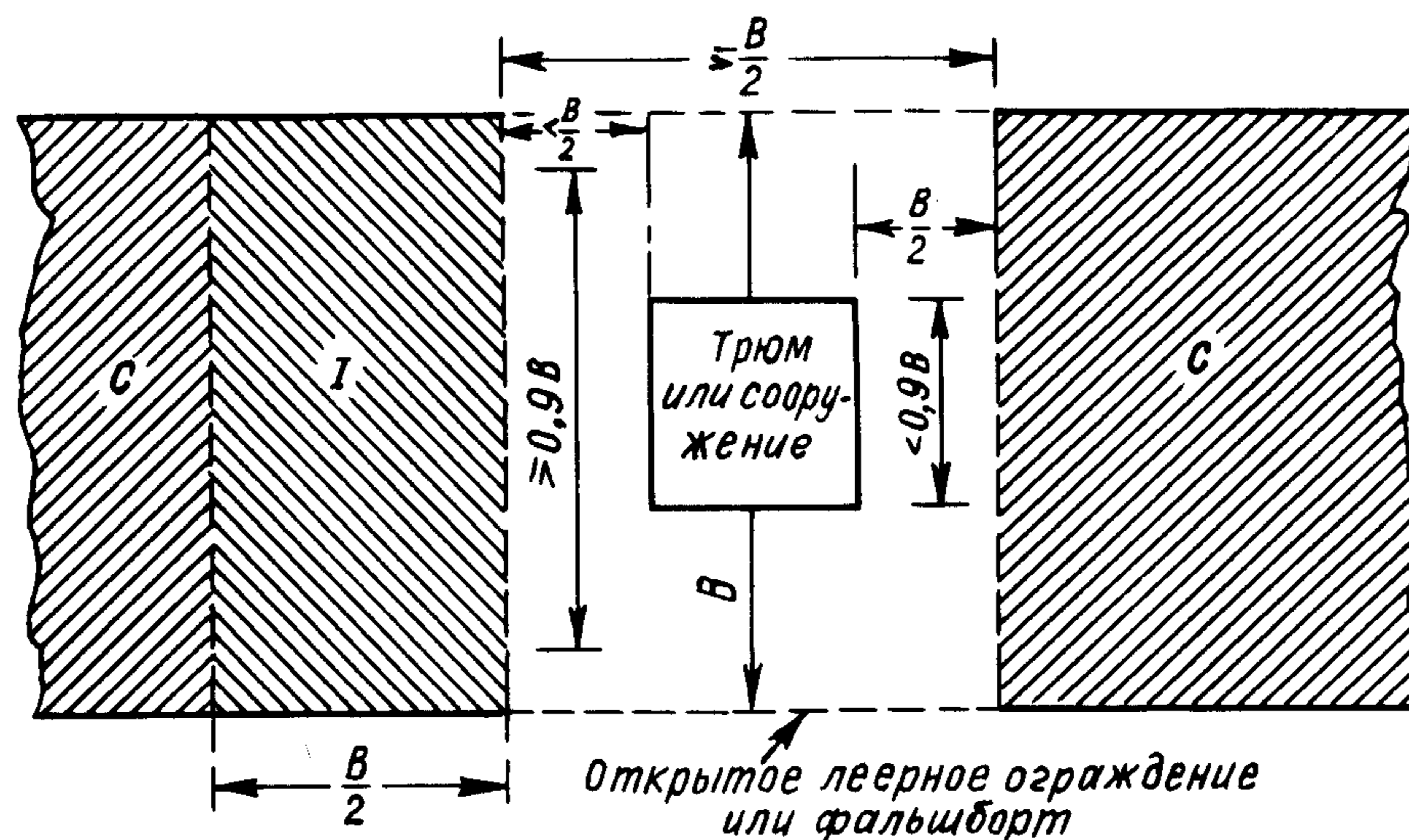
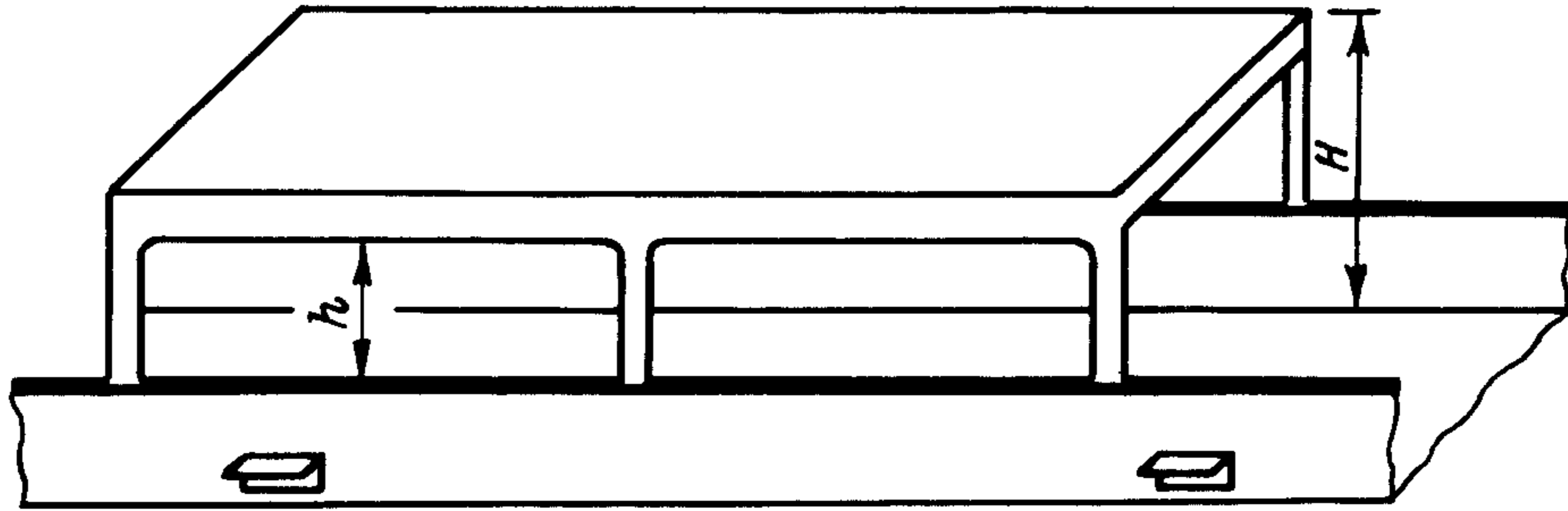


Рис. 1.2.8.1.3-2

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 (см. 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 (см. рис. 1.2.8.3).

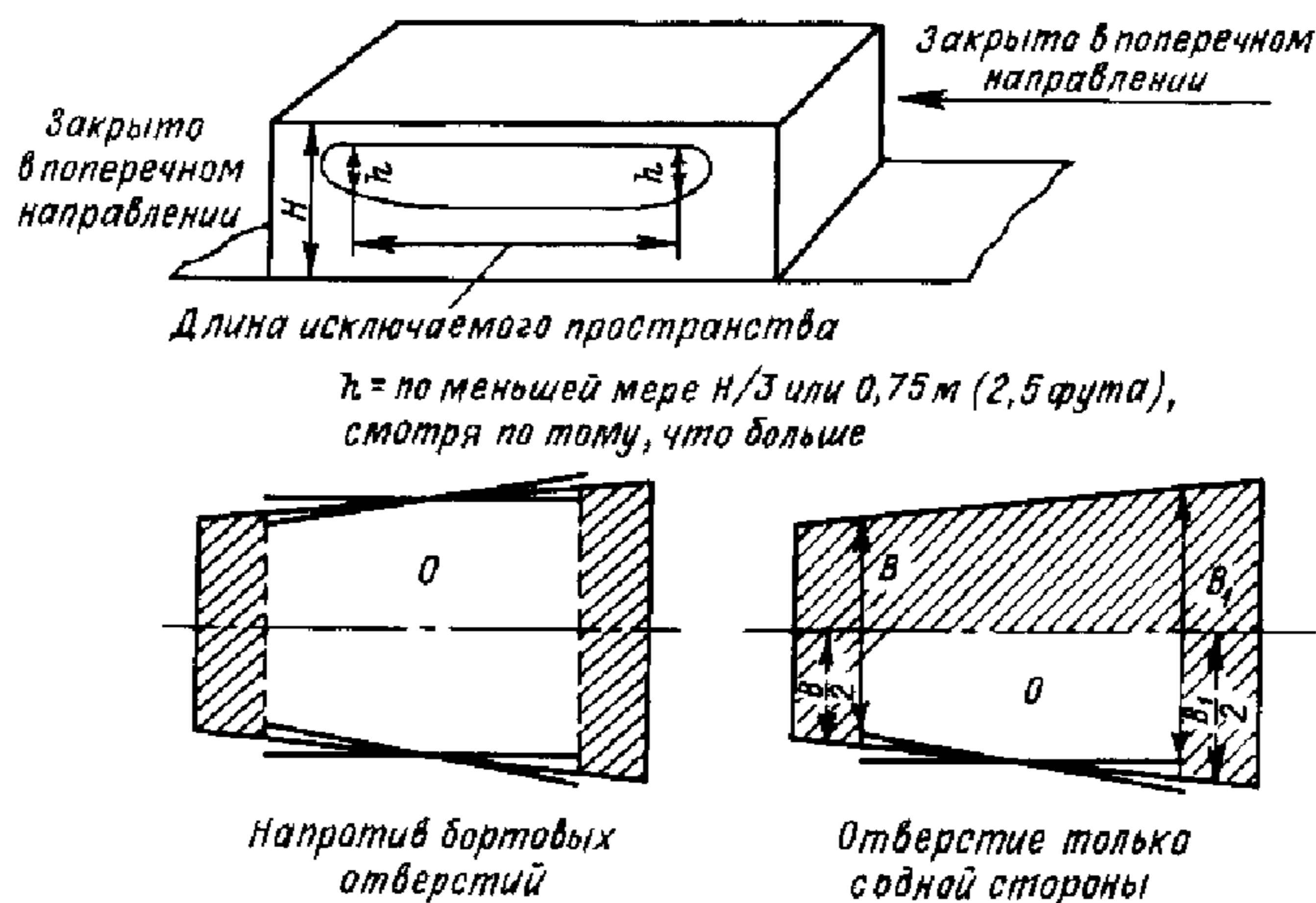
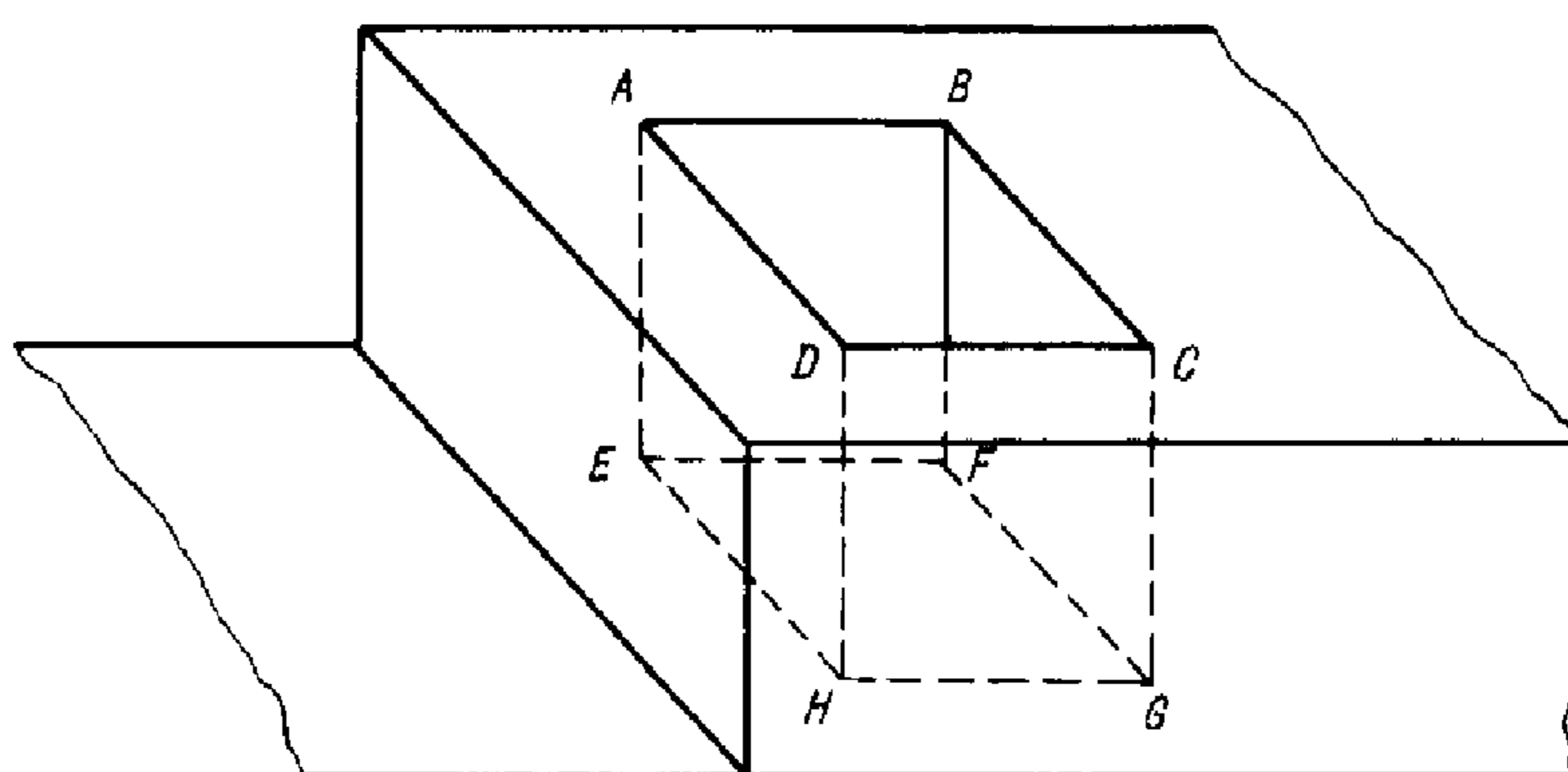


Рис. 1.2.8.3

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 (см. рис. 1.2.8.4).



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

Рис. 1.2.8.4

1.2.8.5 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 (см. рис. 1.2.8.5).

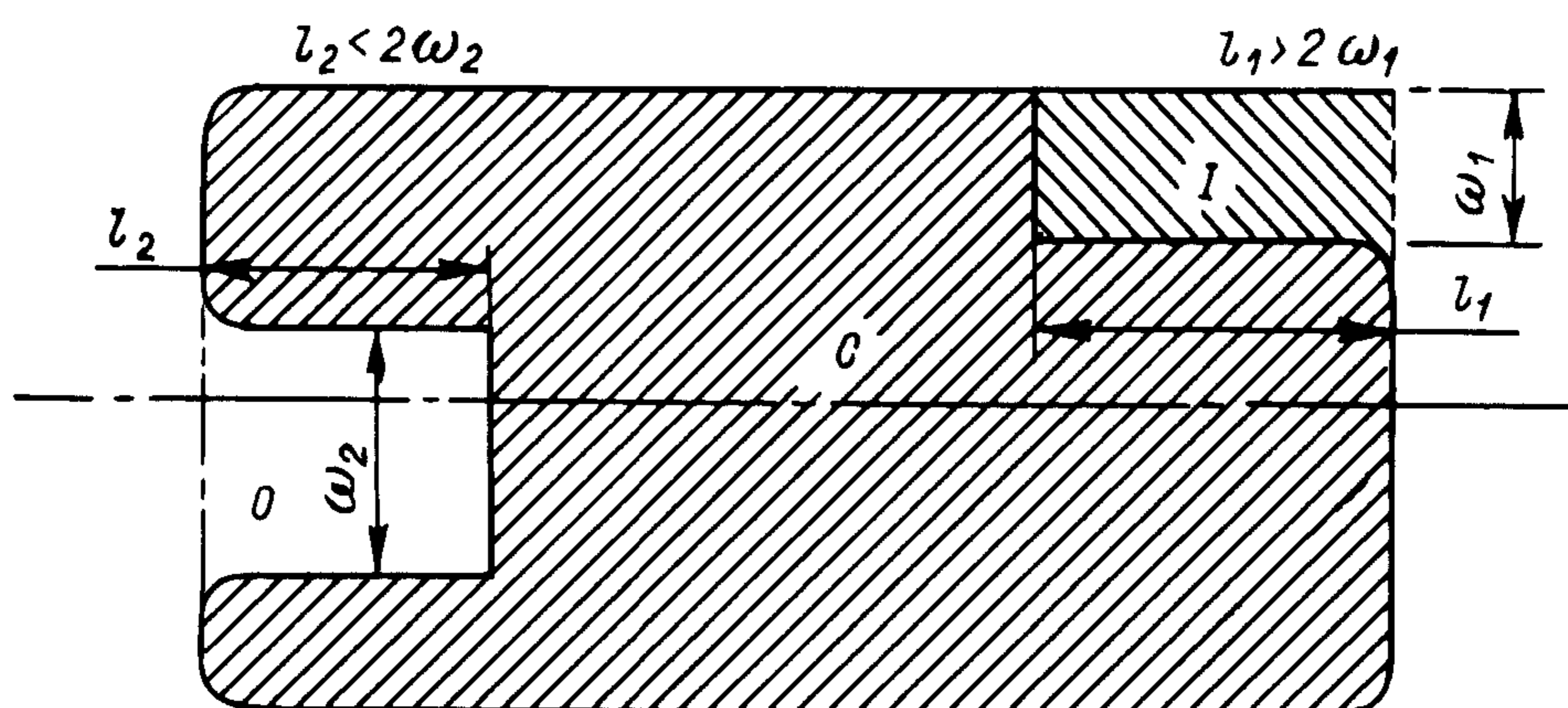


Рис. 1.2.8.5

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

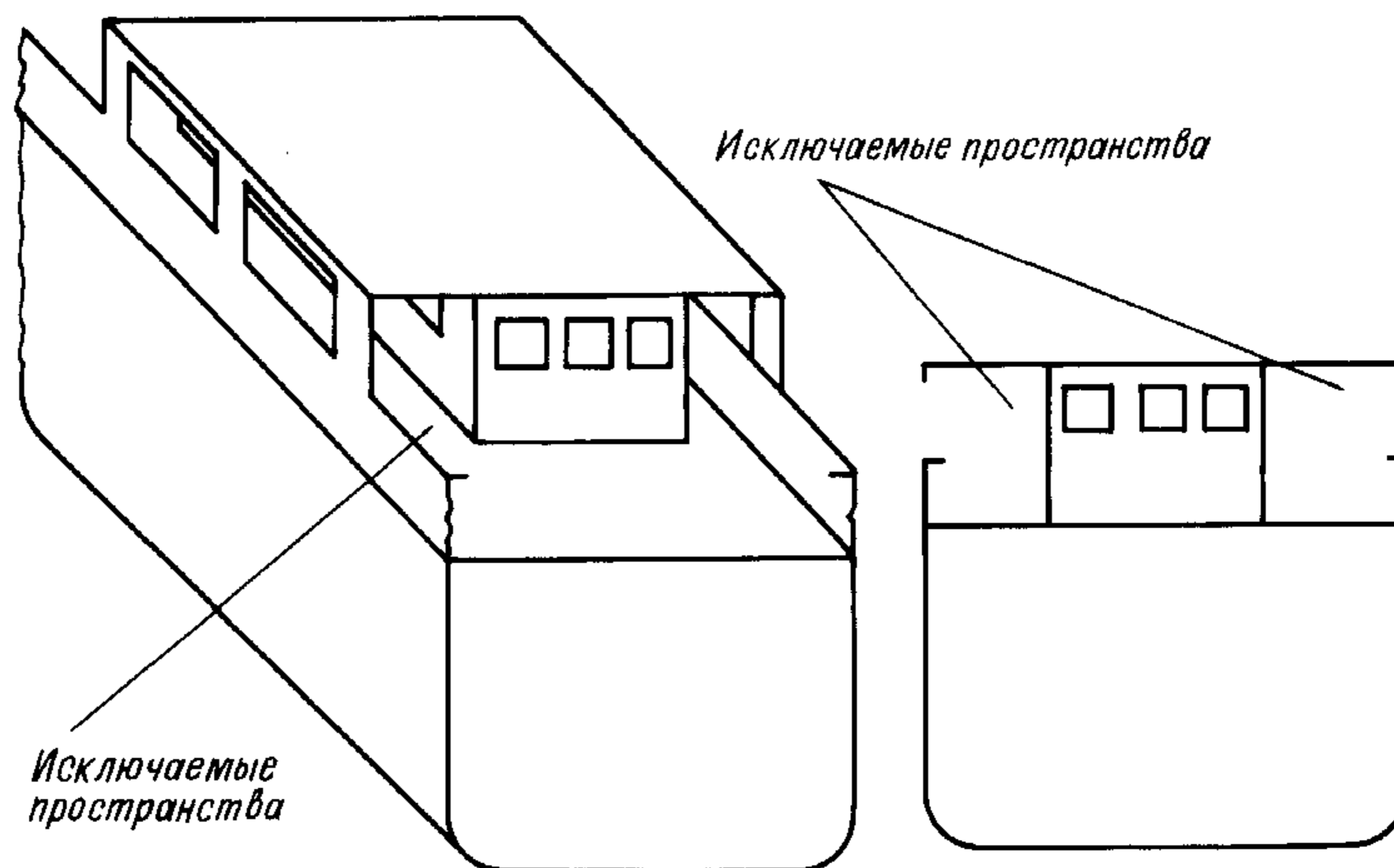


Рис. 1.2.8.6

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

1.2.15 Администрация.

Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

2 ОБМЕР СУДОВ ДЛИНОЙ 24 М И БОЛЕЕ

2.1 ВАЛОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ

2.1.1 Валовая вместимость, GT , судна определяется по формуле

$$GT = K_1 V, \quad (2.1.1)$$

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

2.2 ЧИСТАЯ ВМЕСТИМОСТЬ

2.2.1 Чистая вместимость, NT , судна определяется по формуле

$$NT = K_2 V_c (4d/3D)^2 + K_3 (N_1 + N_2/10), \quad (2.2.1)$$

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

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

NT не должен приниматься менее $0,30 GT$;

V_c — общий объем грузовых пространств, м^3 ;

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

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

D — теоретическая высота борта в середине длины судна, 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

2.3.1 Вместимость танков изолированного балласта, T_b , рассчитывается по формуле

$$T_b = K_1 V_b, \quad (2.3.1)$$

где $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (или берется из таблицы приложения);
 V — общий объем всех закрытых пространств на судне, м³;
 V_b — общий объем танков изолированного балласта, м³ (танки изолированного балласта должны отвечать требованиям правила 13 Приложения 1 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с Протоколом 1978 г. к ней).

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 (значения, получаемые 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 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 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 (см. рис. 3.8).

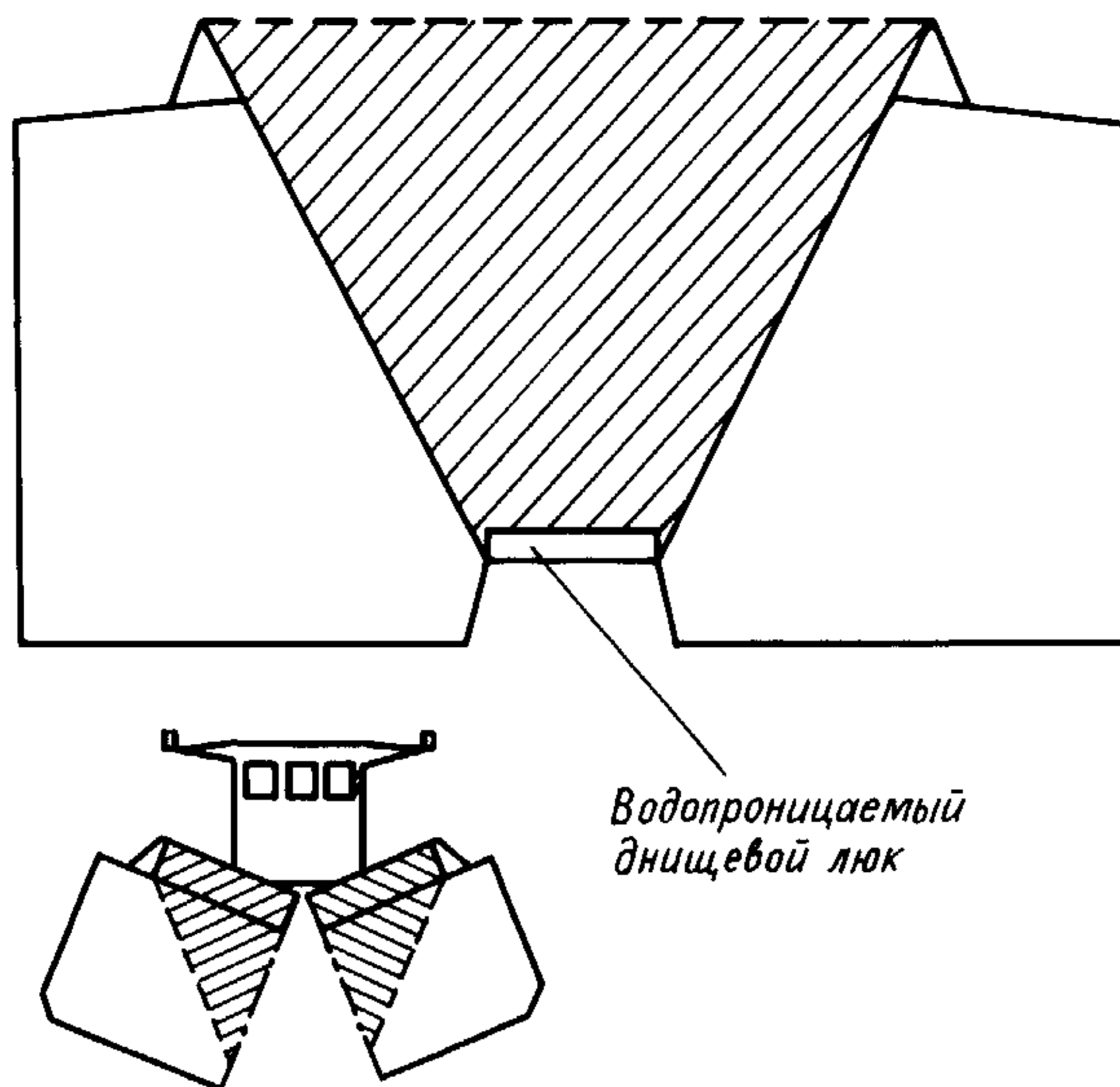


Рис. 3.8

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.

Объемы танков, выделенных для чистого балласта, не должны включаться в расчет V_c при следующих условиях:

танки не используются для груза;

на судне имеется 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 того, 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 наблюдению Регистра, совершающие международные рейсы и не совершающие их, должны обмеряться.

4.2 Валовая вместимость, GT , таких судов, за исключением судов под флагами Мальты или Кипра, определяется по формуле

$$GT = (V_1 + V_2)K_1, \quad (4.2)$$

где $V_1 = LBDC$,
 V_1 — объем корпуса до верхней палубы, м³;
 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), м³;
 K_1 — постоянный коэффициент, равный 0,25.

Чистая вместимость, NT , этих судов составляет 30 % валовой вместимости.

4.3 Определение вместимости судов длиной менее 24 м под флагами Мальты или Кипра выполняется Регистром в соответствии с правилами обмера судов указанных Администраций.

5 ДОКУМЕНТЫ

5.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

5.1.1 Работы по обмеру судов, включая расчеты вместимости, освидетельствования судов и оформление документов, выполняются Регистром по заявкам. Заявки на первоначальный обмер в соответствии с настоящими Правилами должны направляться в Главное управление Регистра.

5.1.2 Выдача на судно мерительного свидетельства осуществляется Регистром по заявке судовладельца или оператора, при наличии поручения Администрации. Заявка на выдачу мерительного свидетельства по поручению Мальты должна направляться в Главное управление Регистра.

5.1.3 Заявка на замену мерительного свидетельства при изменении флага, порта приписки, названия, позывного сигнала судна в эксплуатации (кроме судна под флагом Мальты) и отсутствии изменений, влияющих на вместимость судна, должна направляться в подразделение Регистра, имеющее возможность оперативного освидетельствования судна до выдачи мерительного свидетельства.

5.2 ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.2.1 Для определения вместимости судна в соответствии с настоящими Правилами проектант или судовладелец должен представить Регистру следующую техническую документацию:

теоретический чертеж;

чертеж общего расположения;

другую документацию, содержащую необходимые данные для расчета объемов пространств и вместимости судна.

5.2.2 Расчеты вместимости на головные суда в постройке, находящиеся под техническим наблюдением Регистра, выполняются, как правило, в Главном управлении Регистра.

Вместимость серийного судна, не имеющего существенных отличий от головного судна, может приниматься на основании расчета вместимости головного судна. При наличии изменений, влияющих на вместимость строящегося серийного судна, расчет вместимости выполняется в Главном управлении Регистра на основании информации

подразделения Регистра, осуществляющего техническое наблюдение за постройкой этого судна.

5.2.3 Расчеты вместимости судов в эксплуатации (при дооборудовании, изменении осадки и т.п.) могут выполняться подразделениями Регистра или признанными Регистром организациями по согласованию с Главным управлением Регистра. До выдачи соответствующих мерительных свидетельств указанные расчеты подлежат проверке в Главном управлении Регистра.

5.2.4 Расчет вместимости в соответствии с Правилами должен содержать:

титульный лист с указанием названия и номера расчета, названия судна, места и года выполнения расчета;

главные размерения судна и таблицы определения вместимости (обязательные листы расчета);

подробную информацию по определению объемов пространств судна; ссылки на использованную техническую документацию.

5.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

5.3.1 Освидетельствование судна с целью установления его вместимости в соответствии с настоящими Правилами осуществляется Регистром и сводится к проверке:

подтверждения основных характеристик судна, использованных в расчете его вместимости и необходимых для оформления мерительного свидетельства;

наличия и правильности нанесения маркировки грузовых пространств, если такие пространства имеются (для судов длиной 24 м и более).

5.3.2 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 МЕРИТЕЛЬНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

5.4.1 На суда, вместимость которых определена в соответствии с настоящими Правилами, Регистром могут выдаваться:

.1 Международное мерительное свидетельство (1969 г.) (форма 1.2.10). Выдается в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (МК-69) на суда длиной 24 м и более, совершающие международные рейсы, за исключением судов под флагом Мальты или Кипра;

.2 Мерительное свидетельство (форма 1.2.12). Выдается в соответствии с настоящими Правилами на суда, не подпадающие под положения МК-69, за исключением судов под флагами Белиза, Кипра, Мальты.

5.4.2 Мерительные свидетельства, выдаваемые по поручению Администраций, должны оформляться с учетом требований этих Администраций.

5.4.3 На судне должно находиться только одно мерительное свидетельство. При наличии действующего мерительного свидетельства наличие на судне расчета вместимости необязательно.

5.4.4 Оформление мерительных свидетельств производится Регистром с учетом требований «Перечня форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения».

5.4.5 Срок действия мерительных свидетельств, как правило, 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 настоящей главе, означает изменение вместимости судна вследствие его 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 должна 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, то новое мерительное свидетельство, указывающее определенную таким образом новую чистую вместимость, должно быть выдано по истечении 12 мес. после даты выдачи первоначального мерительного 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 МЕРИТЕЛЬНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА

5.6.1 Мерительное свидетельство теряет силу и аннулируется Администрацией, если имели место такие изменения на судне, которые приводят к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна.

5.6.2 Мерительное свидетельство перестает быть действительным при изменении названия и порта приписки судна, а также при передаче судна под флаг другого государства, за исключением случая, предусмотренного в 5.6.3.

5.6.3 При передаче судна под флаг другого государства мерительное свидетельство продолжает действовать не более 3 мес. или до тех пор, пока Администрация вместо него не выдаст другое мерительное свидетельство, в зависимости от того, что наступит раньше.

КОЭФФИЦИЕНТЫ K_1 И K_2

V или V_c — объем, м³

| 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.

Российский морской регистр судоходства
ПРАВИЛА ОБМЕРА МОРСКИХ СУДОВ

Редакционная коллегия Российского морского регистра судоходства

Ответственный за выпуск *Е. Б. Мюллер*

Главный редактор *М. Ф. Ковзова*

Редактор *Е. Н. Сапожникова*

Компьютерная верстка *И. И. Лазарев*

Подписано в печать 21.08.06. Формат 60 × 84/16. Гарнитура Таймс.
Усл. печ. л. 1,4. Уч.-изд. л. 1,2. Тираж 200. Заказ 2289.

Российский морской регистр судоходства
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8