**ПРИЛОЖЕНИЕ 28**

**РЕЗОЛЮЦИИЯ MSC.234(82)**

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБМЕРУ КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ С ОТКРЫТЫМ ВЕРХОМ**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на соответствующие положения Международной конвенции по обмеру судов 1969 года,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на циркуляр TM.5/Circ.4 по временной формуле для подсчета уменьшенной валовой вместимости контейнеровозов с открытым верхом, которым Комитет, выражая свою озабоченность отрицательными экономическими последствиями использования большей валовой вместимости по сравнению с валовой вместимостью традиционных контейнеровозов для целей определения размеров сборов, согласился рекомендовать уменьшенную валовую вместимость для контейнеровозов с открытым верхом на основе временной формулы,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на циркуляр TM.5/Circ.5 по толкованиям положений Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, в частности, на раздел 3 этого циркуляра, озаглавленный «Контейнеровозы с открытым верхом»,

ОТМЕЧАЯ, что вышеупомянутым циркуляром TM.5/Circ.4 правительства призывались направлять в Организацию информацию по находящимся в эксплуатации и рассматриваемым контейнеровозам с открытым верхом, которая позволила бы оценить окончательные коэффициенты в формуле, включая основные размеры, валовую вместимость, подпалубную и палубную грузоподъемность контейнеров, дедвейт и.т.д.,

ПРИЗНАВАЯ, что, на основании положений, включенных в циркуляр MSC/Circ.608/Rev.1, открытые контейнеровозы проектируются и строятся с соблюдением высоких стандартов безопасности; это относится также к улучшенной защите и безопасности контейнеров,

ОТМЕЧАЯ, что ввиду четкой процедуры внесения поправок в Конвенцию по обмеру судов 1969 года может потребоваться продолжительное время для того, чтобы любая поправка вступила в силу,

ПРИЗНАВАЯ необходимость установления принципов обмера контейнеровозов с открытым верхом и единообразного его проведения,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии рекомендации, разработанные Подкомитетом по остойчивости, грузовой марке и безопасности рыболовных судов на своей сорок девятой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Рекомендации по обмеру контейнеровозов с открытым верхом, текст которых приведен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПРИЗЫВАЕТ правительства, являющиеся участниками Конвенции по обмеру судов 1969 года, использовать эти Рекомендации при применении положений Конвенции;

3. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам рекомендовать администрациям портов применять Рекомендации при определении размера сборов на основе уменьшенной валовой вместимости для контейнеровозов с открытым верхом;

4. ОТМЕНЯЕТ циркуляр TM.5/Circ.4 и раздел 3 «Контейнеровозы с открытым верхом» циркуляра TM.5/Circ.5.

ПРИЛОЖЕНИЕ

## РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБМЕРУ КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ С ОТКРЫТЫМ ВЕРХОМ

1 Для использования единого подхода при проведении обмера контейнеровозов с открытым верхом Администрациям рекомендуется принять следующее.

**Определение контейнеровоза с открытым верхом**

2 *Контейнеровоз с открытым верхом,* в целях применения Конвенции по обмеру судов 1969 года, означает судно, спроектированное для перевозки контейнеров и построенное в форме открытого «U», на котором не менее 66,7% общей площади отверстий в свету грузовых люков имеют конфигурацию «с открытым верхом», имеющее двойное дно, надстройки с высоким верхом без крышек люков на верхней палубе и без непрерывной палубы выше теоретической осадки (см. рисунок). Такое судно должно рассматриваться как судно нового типа, как указывается в правиле 1 3) Конвенции.

**Толкование положений Конвенции по обмеру судов 1969 года**

3 Положения Конвенции по обмеру судов 1969 года по рассмотрению закрытых пространств должны применяться к контейнеровозам с открытым верхом при условии соблюдения следующих унифицированных толкований:

.1 ***Верхняя палуба (правило 2 1))***

На судне, освобожденном Администрацией от выполнения требований по установке непроницаемых при воздействии моря крышек люков на самой верхней палубе, открытой воздействию моря и погоды, как на контейнеровозе с открытым верхом, за верхнюю палубу должна приниматься такая палуба, которая соответствует определению, данному в правиле 2 1), если бы такие крышки были установлены.

.2 ***Закрытые пространства (правило 2 4))***

На контейнеровозах с открытым верхом отверстие в палубе, например отсутствие крышки люка, не должно служить основанием для исключения пространства из числа закрытых пространств.

.3 ***Навес над штабелями контейнеров***

В случае если на контейнеровозе с открытым верхом имеются подвижные не несущие нагрузки крышки (навесы) легкой конструкции, опирающиеся на направляющие контейнера, пространство над комингсом люка до этих крышек не рассматривается как исключаемое пространство в соответствии с правилом 2 5). Для данного случая исключение может быть, однако, сделано в соответствии с правилом 1 3). Пространство может быть исключаемым, при условии что данный тип судна соответствует требованиям к контейнеровозу с открытым верхом, не имеющему таких крышек.

**Уменьшенная валовая вместимость контейнеровозов с открытым верхом**

4 Для уменьшения издержек, вызванных использованием большей валовой вместимости по сравнению с валовой вместимостью обычных контейнеровозов для целей определения размеров сборов, для выведения уменьшенной валовой вместимости контейнеровозов с открытым верхом, независимо от размеров, рекомендуется применять следующую упрощенную формулу:

$$GT_R = 0{,}9 \times GT,$$

где: $GT_R$ = уменьшенная валовая вместимость

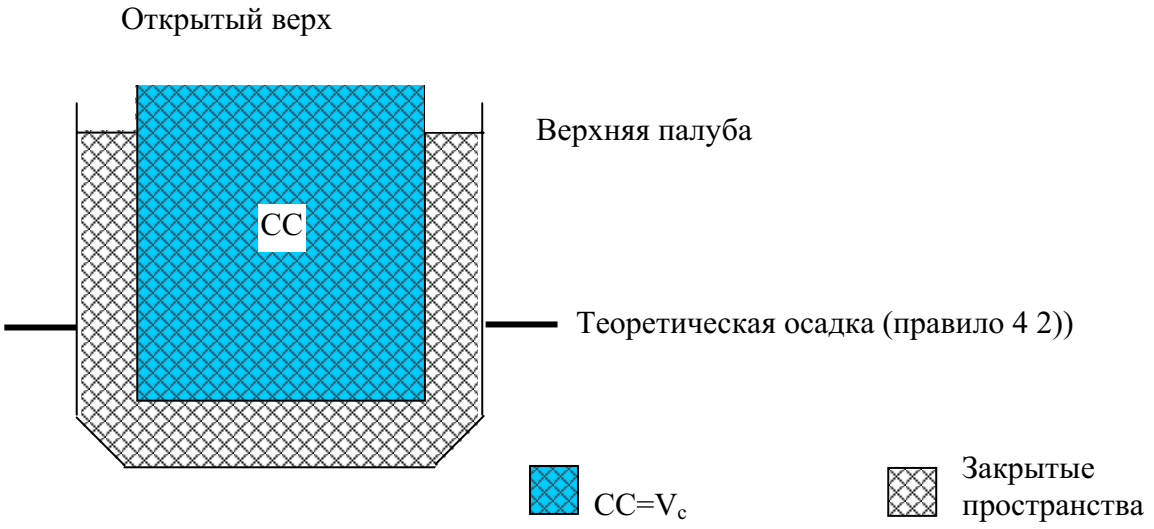
$GT$ = валовая вместимость, рассчитанная в соответствии с Конвенцией по обмеру судов 1969 года.

**Запись в Международном мерительном свидетельстве (1969 год)**

5 В Международном мерительном свидетельстве (1969 год) в разделе «Примечания» должна быть сделана следующая запись о вместимости контейнеровозов с открытым верхом:

«В соответствии с резолюцией MSC.234(82) уменьшенная валовая вместимость, которая должна применяться при расчете тоннажных сборов, составляет ..... »

**Рисунок, упоминаемый в пункте 2**




***