

ПРОТОКОЛ от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.

Ратифициран със закон, приет от 39-то НС на 4.02.2004 г. - ДВ, бр. 12 от 13.02.2004 г. Издаден от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 96 от 29.10.2004 г., в сила за Република България от 2.09.2004 г., (*) изм. и доп., бр. 96 от 20.11.2018 г.

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г. (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.07.2006 г.)

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г., с измененията и допълненията (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.07.2008 г.)

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г., с измененията и допълненията (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.07.2010 г.)

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г., с измененията и допълненията (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.01.2014 г.)

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г., с измененията и допълненията (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.07.2014 г.)

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г., с измененията и допълненията (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.01.2015 г.)

(*) ИЗМЕНЕНИЯ към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г., с измененията и допълненията (Обн., ДВ, **бр. 96 от 2018 г.**, в сила от 1.01.2016 г.)

Страните по този протокол,

бидейки страни по Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., приета в Лондон на 5 април 1966 г.,

признавайки значителния принос на Конвенцията за осигуряване безопасността на корабите, собствеността и човешкия живот на борда,

признавайки също необходимостта от по-нататъшно подобряване на техническите разпоредби на споменатата по-горе конвенция,

признавайки по-нататък необходимостта от въвеждане в споменатата конвенция разпоредбите за прегледи и освидетелстване, хармонизирани със съответните разпоредби в други международни официални документи,

считайки, че тези необходиминости могат най-добре да бъдат удовлетворени с приемане на Протокол към Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.,

се споразумяха за следното:

Член 1

Общи задължения

1. Страните по този протокол се задължават да осъществят разпоредбите на протокола и приложенията към него, които са неразделна част от този протокол. Всяко позоваване на този протокол означава едновременно позоваване на тези приложения.
2. Страните по този протокол прилагат помежду си разпоредбите на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г. отгук нататък наричана "конвенцията"), с изключение на член 29, отчитайки измененията и допълненията, изложени в този протокол.
3. По отношение на корабите, плаващи под флага на държава, която не е страна по конвенцията и този протокол, страните по протокола прилагат изискванията на конвенцията и този протокол, както може да е необходимо, за да се осигури, че към тези кораби вече не се проявява облагодетелстващо отношение.

Член 2

Съществуващи свидетелства

1. Независимо от другите разпоредби на този протокол всяко Международно свидетелство за товарните водолинии, което е действащо за правителството на държавата, под флага на която плава корабът при влизане в сила на този протокол, остава валидно до изтичане на срока му.
2. Страна по този протокол не издава свидетелства по разпоредбите на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., както е приета на 5 април 1966 г.

Член 3

Предоставяне на информация

Страните по протокола се задължават да съобщят и депозират при Генералния секретар на Международната морска организация (отгук нататък наричана "Организацията"):

- (a) текстовете на законите, декретите, правилата и други официални документи, обнародвани от тях по различни въпроси във връзка с прилагането на този протокол;
- (b) списък на номинираните сървейори или признати организации, които са упълномощени от тяхно име да администрират въпросите на товарните водолинии и сведения относно специфичните отговорности и условия на делегираната власт на номинираните сървейори и признати организации, предназначени за разпращане до другите страни за информация на техните служители; и
- (c) достатъчно количество образци от свидетелствата, които те издават в съответствие с разпорежданията на този протокол.

Член 4

Подписване, ратифициране, приемане, одобряване и присъединяване

1. Този протокол остава открит за подписване в централния офис на Организацията от 1 март 1988 г. до 28 февруари 1990 г. и след това остава открит за присъединяване. Съгласно разпоредбите на точка 3 държавите могат да изразят съгласието си за обвързване с този протокол по пътя на:

(а) подписване без възражения за неговото ратифициране, приемане и одобряване; или

(б) подписване с условие за ратифициране, приемане и одобряване, следвано от ратифициране, приемане и одобряване; или

(в) присъединяване.

2. Ратифицирането, приемането, одобряването или присъединяването се осъществява посредством депозиране на официален документ при Генералния секретар на Организацията.

3. Този протокол може да бъде подписан без възражения, ратифициран, приет, одобрен или обект на присъединяване само от държави, които са подписали без възражения, приели или са се присъединили към конвенцията.

Член 5

Влизане в сила

1. Този протокол влиза в сила дванадесет месеца след датата, на която и двете следващи условия са изпълнени:

а) не по-малко от петнадесет държави, общият търговски флот на които представлява не по-малко от петдесет процента от бруто тонажа на световното търговско корабоплаване, изразят съгласие да бъдат обвързани с него в съответствие с член IV; и

б) условията за влизане в сила на Протокола от 1988 г., свързани с Международната конвенция за сигурност на живота на море, 1974, са изпълнени,

при условие, че този протокол не влиза в сила преди 1 февруари 1992 г.

2. За държавите, депозирали инструмент за ратифициране, приемане, одобряване и присъединяване по този протокол след изпълнение на посочените тук условия за влизане в сила, но преди датата на влизане в сила, ратифицирането, приемането, одобряването и присъединяването влиза в сила на датата, на която този протокол влиза в сила или след изтичане на три месеца от датата на депозирането на инструмента, като се приема по-късната дата.

3. Всички инструменти за ратифициране, приемане, одобряване и присъединяване по този протокол, депозирани след датата на влизане в сила на протокола, влизат в сила след изтичане на три месеца от датата на депозиране на инструмента.

4. След датата, на която изменение към този протокол или изменение между страните по този протокол към конвенцията се сметнат за приети по член 4, всеки депозиран инструмент за ратифициране, приемане, одобряване и присъединяване ще се отнася до изменените протокол или конвенция.

Член 6

Изменения

1. Този протокол и конвенцията помежду страните по този протокол могат да бъдат изменени по всяка процедура, определена в следващите параграфи.

2. Изменение след обсъждане в Организацията:

(a) Всяко изменение, предложено от страна по този протокол, се представя на Генералния секретар на Организацията, който след това го разпраща до всички членки на Организацията и до всички договарящи се по конвенцията правителства най-малко шест месеца преди неговото обсъждане.

(b) Всяко изменение, предложено и разпратено по горния начин, се предава на Комитета за морска безопасност към Организацията за обсъждане.

(c) На държавите, които са страни по този протокол, независимо дали са членки на Организацията, се предоставя право да участват в работата на Комитета за морска безопасност по обсъждането и приемането на измененията.

(d) Измененията се приемат с мнозинство от две трети от страните по този протокол, присъстващи и гласуващи в Комитета за морска безопасност, разширен, както е указано в под-параграф (c) (оттук нататък наричан "разширеният Комитет за морска безопасност"), при условие, че най-малко една трета от страните присъстват по време на гласуването.

(e) Измененията, приети в съответствие с под-параграф (d), се оповестяват от Генералния секретар на всички страни по този протокол за приемане.

(f)

(i) Изменение на член или Анекс А към този протокол или изменение помежду страните по този протокол на член от конвенцията се счита за прието на датата, на която е прието от две трети от страните по този протокол.

(ii) Изменение на член или Анекс В към този протокол или изменение както между страните по този протокол на член от конвенцията се счита за прието:

(aa) в края на втората година от датата, на която то е съобщено за приемане на страните по този протокол; или

(bb) в края на различен период от време не по-малък от една година, ако така е решено по време на неговото приемане с мнозинство от две трети от страните, присъстващи и гласуващи в разширения Комитет за морска безопасност.

Ако обаче в рамките на определения период в случаите, когато повече от една трета от страните или когато страни, чийто общ търговски флот представлява не по-малко от петдесет процента от бруто тонажа на целия търговски флот на всички страни, уведомят Генералния секретар на Организацията, че те възразяват срещу изменението, то това изменение не се счита за прието.

(g)

(i) Изменение, указано в под-параграф (f) (i), влиза в сила за онези страни по този протокол, които са го приели, шест месеца след датата, на която се счита, че е било прието, а за всяка страна, която го приеме след тази дата, шест месеца след датата, на която страната го е приела.

(ii) Изменение, указано в под-параграф (f) (ii), влиза в сила шест месеца след датата, на която се счита, че е било прието, за всички страни по този протокол, с изключение на тези, които са възразили срещу изменението по силата на горния под-параграф и които не са оттеглили своите възражения. Обаче преди насрочената дата за влизане в сила всяка страна може да извести Генералния секретар на Организацията, че се освобождава от осъществяване на такова изменение за период не по-дълъг от една година от датата на влизането му в сила или за по-дълъг период, който може да бъде определен с мнозинство от две трети от страните, присъстващи и гласуващи в разширения Комитет за морска безопасност по време на приемане на изменението.

3. Изменение от конференция:

- (a) По молба на страна по този протокол, съгласувана с поне една трета от страните, Организацията свиква конференция на страните за обсъждане на изменения по този протокол и конвенцията.
- (b) Всяко изменение, прието на такава конференция с мнозинство от две трети от присъстващите и гласуващи страни, се разпраща от Генералния секретар на Организацията за приемане.
- (c) Освен ако конференцията реши друго, изменението се счита за прието и влиза в сила според процедурите, определени съответно в под-параграфи 2(f) и 2(g), при условие че препратките в тези параграфи към разширения Комитет по морска безопасност ще се тълкуват като препратки към конференцията.

4.

- (a) Страна по този протокол, която е приела влязло в сила изменение по под-параграф 2(f)(ii), не е задължена да разширява усъвършенстванията изисквания на този протокол по отношение на свидетелствата, издавани на кораб, плаващ под знамето на държава, страна по протокола, която според разпоредбите в горния под-параграф е възразила срещу изменението и не е оттеглила възражението си, доколкото такива свидетелства имат отношение по въпроси, обект на това изменение.
- (b) Страна по този протокол, която е приела влязло в сила изменение по под-параграф 2(f)(ii), разширява усъвършенстванията изисквания на този протокол по отношение на свидетелствата, издавани на кораб, плаващ под знамето на държава, страна по протокола, която според разпоредбите на под-параграф 2(g)(ii) е уведомила Генералния секретар на Организацията, че се освобождава от осъществяване на изменението.

5. Освен ако изрично не е уговорено друго, всяко изменение, направено съгласно този член, което се отнася към конструкцията на кораба, влиза в сила само за кораби, килът на които е заложен или са на подобен етап на строителство на или след датата, на която изменението влиза в сила.

6. Всяка декларация за приемане на или за възражение срещу изменение или всяко известие, заявено съгласно под-параграф 2(g)(ii), се представя писмено на Генералния секретар на Организацията, който информира всички страни по този протокол за всяка такава декларация или известие и за датата на неговото получаване.

7. Генералният секретар на Организацията информира всички страни по този протокол за всяко изменение, което влиза в сила съгласно този член, заедно с датата, на която изменението влиза в сила.

Член 7

Денонсиране

1. Този протокол може да бъде денонсиран от всяка страна по всяко време след изтичането на пет години от датата, на която този протокол влиза в сила за тази страна.
2. Денонсирането се извършва посредством депозиране на официален документ за денонсиране на Генералния секретар на Организацията.
3. Денонсирането влиза в действие една година или по-дълъг период, определен в официалния документ за денонсиране, след получаването му от Генералния секретар на Организацията.
4. Денонсиране на конвенцията от страна се счита за денонсиране на този протокол от тази страна. Такова денонсиране влиза в сила на същата дата, на която влиза в сила денонсирането на конвенцията съгласно параграф (3) на член 30 от конвенцията.

Член 8

Депозитар

1. Този протокол се съхранява при Генералния секретар на Организацията (оттук нататък наричан "депозитар").
2. Депозитарят трябва:
 - (a) да информира правителствата на всички държави, които са подписали този протокол или са се присъединили към него, за:
 - (i) всеки нов подпис или представяне на официален документ за ратифициране, приемане, одобряване или присъединяване заедно с датата за това;
 - (ii) датата на влизане в сила на този протокол;
 - (iii) представянето на всеки официален документ за денонсиране на този протокол заедно с датата, на която е получен, и датата, на която денонсирането влиза в сила;
 - (b) да изпраща легализирани верни копия на този протокол на правителствата на всички държави, които са подписали този протокол или са се присъединили към него.
3. Непосредствено с влизане в сила на този протокол депозитарят изпраща едно легализирано вярно копие на протокола до Секретариата на Обединените нации за регистриране и публикуване в съответствие с член 102 от Хартата на Обединените нации.

Член 9

Езици

Този протокол е съставен в един оригинален екземпляр на арабски, китайски, английски, френски и испански език, като всеки текст е еднакво достоверен.

Съставен в Лондон на единадесетия ден от ноември хиляда деветстотин осемдесет и осма година.

В уверение на което долуподписаните *1, съответно упълномощени за тази цел от своите правителства, са подписали този протокол.

*1 Подписите са пропуснати.

АНЕКС А

Промени и добавки към членовете на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.

Член 2

Определения

Съществуващият текст на параграф (8) е заменен от следния:

"(8) Дължина означава дължината, равна на 96 % от пълната дължина на кораба по водолинията, прекарана на височина 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена над горната страна на хоризонталния кил, или дължината, измерена по същата водолиния от предната външна страна на вълнореза до оста на балера на кормилото, ако тази дължина е по-голяма. На кораби, проектирани с диферент, водолинията, по която се измерва дължината, трябва да бъде успоредна на проектната товарна водолиния."

"(9) Годишна дата означава деня и месеца на всяка година, които отговарят на датата на изтичането на съответния сертификат."

Членове 3, 12, 16,

и 21

В съществуващия текст на тези членове всички добавки "(1966)" във връзка с Международния сертификат за товарните водолинии са изтрити.

Член 4

Заявления

Съществуващият текст на параграф (3) е заменен от следния:

"(3) Правилата, съдържащи се в приложение 1, се прилагат за нови кораби, при условие че не е обозначено друго."

Член 5

В параграф (2)(с) думите "Пунта Норте" са заменени от "Пунта Роса (Кабо Сан Антонио)".

Член 13

Освидетелстване, инспекции и маркиране. Съществуващото заглавие е заменено от следното:

"Освидетелстване и маркиране".

В редове 1, 4, 7 думите "освидетелстване, инспекции и маркиране" се заменят с "освидетелстване и маркиране".

Член 14

Първоначални и периодични освидетелствания и инспекции. Съществуващото заглавие е заменено от следното:

"Първоначални, подновени и годишни освидетелствания". Съществуващият текст е заменен от следния:

(1) Корабът подлежи на следните освидетелствания:

(а) Първоначално освидетелстване, преди корабът да е преминал в експлоатация, което включва пълна проверка на конструкцията и устройствата му в границите, предвидени за кораба в тази конвенция. Такова освидетелстване се извършва, за да се удостовери, че разположението, материалът и наборът на кораба отговарят на изискванията на тази конвенция.

(б) Повторно освидетелстване, което се извършва в установен от Администрацията период от време, но непревишаващ 5 години, с изключение на случаите, когато параграфи (2), (5), (6) и (7) от член 19 са приложими. Това освидетелстване се извършва за да се удостовери, че разположението, съоръжаването, устройствата, материалът и наборът на кораба напълно отговарят на изискванията на тази конвенция.

(с) Годишната проверка в трите месеца до или след изтичането на всяка годишна дата на сертификата се извършва, за да удостовери, че:

(i) в корпуса и настройките на кораба не са настъпили изменения, влияещи на изчисленията за определяне местата на нанесените марки на товарните водолинии,

(ii) приспособленията и устройствата за защита на отворите, леерите, щормовите отвори и достъпът в помещенията на екипажа се намират в добро състояние,

(iii) свободният борд да е маркиран постоянно и точно,

(iv) информацията, изисквана по правило 10, е налице.

(2) За годишните проверки, описани в точка (I)(с) от този член, се прави заверка в Международното свидетелство за товарните водолинии или в Международното свидетелство за освобождаване относно товарните водолинии, издавано в съответствие с точка 2 на член 6 от тази конвенция.

Член 16

Издаване на сертификати. Параграф (4) е изтрит.

Член 17

Издаване на сертификати от друго правителство. Съществуващото заглавие е заменено от следното:

"Издаване на потвърждение за сертификати от друго правителство".

Съществуващият текст на параграф (1) е заменен от следния:

"(1) Всяко договарящо правителство може по молба на друго договарящо правителство да извърши освидетелстване на даден кораб и като се убеди, че корабът отговаря на изискванията на тази конвенция, да издаде или да упълномощи издаването на Международно свидетелство за товарните водолинии в съответствие с тази конвенция, и както е подходящо, да потвърди или удостовери одобряването на сертификата на кораба в съответствие с тази

конвенция."

В параграф (4) добавките "(1966)" са изтрити.

Член 18

Форма на сертификата. Съществуващият текст е заменен от следния:

"Формата на свидетелствата трябва да съответства на образците, дадени в приложение III на тази конвенция. Ако езикът, на който те са съставени, не е английски или френски, текстът трябва да съдържа превод на един от двата езика."

Член 19

Продължителност на сертификата. Съществуващото заглавие е заменено от следното: "Продължителност и валидност на сертификата". Съществуващият текст е заменен от следния:

"(1)Международното свидетелство за товарните водолинии (1966) се издава за установения от Администрацията срок, който не трябва да превишава 5 години.

(2) (a) Непротивопоставяйки се на задълженията от параграф (1), когато повторното освидетелстване е завършено до 3 месеца преди изтичането на този сертификат, новият сертификат трябва да е валиден от деня на завършването на повторното освидетелстване за срок не по-дълъг от 5 години считано от изтичането на този сертификат.

(b) Когато повторното освидетелстване е завършено след изтичането на този сертификат, новият сертификат трябва да е валиден от деня на завършването на повторното освидетелстване за срок не по-дълъг от 5 години считано от изтичането на този сертификат.

(c) Когато повторното освидетелстване е завършено повече от 3 месеца преди изтичането на този сертификат, новият сертификат трябва да е валиден от деня на завършването на повторното освидетелстване за срок не по-дълъг от 5 години считано от изтичането на този сертификат.

(3) Ако сертификатът е издаден за срок по-кратък от 5 години, Администрацията може да удължи валидността на сертификата за време, определено от параграф (1), при условие че годишните освидетелствания, препоръчани в член 14, приложими, когато сертификатът е издаден за период 5 години, са направени според изискванията.

(4) Ако след повторното освидетелстване, препоръчано в параграф (1)(b) от член 14, не може да бъде издаден нов сертификат преди изтичането на този сертификат, лицето или организацията, която извършва освидетелстването, може

да удължи валидността на този сертификат за не повече от 5 месеца.

Удължението трябва да бъде потвърдено на сертификата и трябва да бъде дадено само ако в корпуса, оборудването, подредбата, материалите или надстройката на кораба не са били извършени изменения, влияещи на надводния борд.

(5) Ако в момента на изтичане на сертификата корабът не се намира в пристанище, където може да бъде освидетелстван, Администрацията може да удължи валидността на сертификата, но това удължение трябва да бъде дадено само за да позволи на кораба да стигне до пристанище, където може да бъде освидетелстван, и само в случай, когато корабът е годен да го направи. Не може да се даде удължение за повече от 3 месеца, както и корабът не може да напуска пристанището, в което трябва да бъде освидетелстван, без да има нов сертификат. Когато повторното освидетелстване е завършено, новият сертификат трябва да е валиден за срок не по-дълъг от 5 години считано от изтичането на този сертификат, преди да е дадено удължението.

(6) Сертификат, издаден на кораб, ангажиран с кратки рейсове, който не е бил удължаван по горните условия, може да бъде удължен по благоволение на Администрацията за период до един месец от датата на изтичане на сертификата. Когато повторното освидетелстване е завършено, новият сертификат трябва да е валиден за срок не по-дълъг от 5 години считано от изтичането на този сертификат, преди да е дадено удължението.

(7) При специални обстоятелства, определени от Администрацията, нов сертификат не е нужно да бъде издаден от датата на изтичане на този сертификат, както е определено от параграфи (2), (5) и (6). При тези специални обстоятелства новият сертификат трябва да е валиден за срок не по-дълъг от 5 години считано от датата на завършване на повторното освидетелстване.

(8) Ако годишното освидетелстване е завършено преди периода, определен в член 14, тогава:

(а) годишната дата, показана на сертификата, трябва да бъде коригирана с потвърждение на дата не по-късна от 3 месеца след датата на завършване на освидетелстването;

(б) следващите годишни освидетелствания трябва да бъдат извършени в интервали, определени от член 14, използвайки новите годишни дати;

(с) датата на изтичане може да остане непроменена, ако е предвидено максимумът на интервалите между направените един или няколко годишни освидетелствания да не надвишава определените от член 14.

(9) Международният сертификат за товарните водолинии престава да бъде валиден, в които и да е от следните обстоятелства:

(a) ако в корпуса или надстройката на кораба са били извършени съществени изменения, които налагат увеличаване на надводния борд;

(b) ако устройствата и средствата, описани в точка (1) (с) на член 14, не се намират в добро техническо състояние;

(c) ако в свидетелството не е записано, че на кораба е извършен преглед в съответствие с точка (1) (с) на член 14;

(d) ако якостта на конструкцията на кораба е намалена до степен, неосигуряваща неговата безопасност.

(10) (a) Продължителността на Международния сертификат за освобождаване по товарните водолинии, издаден от Администрацията на кораб, освободен по параграф (2) от член 6, не трябва да надвишава 5 години. Такъв сертификат трябва да бъде обект на подновяване, одобрение, удължаване и анулиране при условия, подобни на тези при Международния сертификат по товарните водолинии съгласно член 19.

(b) Продължителността на Международния сертификат за освобождаване по товарните водолинии, издаден на кораб, освободен по параграф (4) от член 6, трябва да бъде ограничен до един рейс, този, за който е бил издаден.

(11) Сертификат, издаден от Администрацията, престава да бъде валиден за кораб, минал под флага на друга държава."

Член 21

Контрол

В параграф (1)(с) обяснението към "параграф (3)" е заменено от "параграф (9)".

АНЕКС В

Промени и добавки към членовете на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПРАВИЛА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТОВАРНИТЕ ВОДОЛИНИИ

ГЛАВА I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Здравина на корпуса

В заглавието думите "Здравина на корпуса" са заменени от думите "Здравина на кораба".

В първото изречение от правилото думата "корпус" е заменена от думата "кораб".

Правило 2

Заявление

Прибавят се нови параграфи (6) и (7), както следва:

"(6) Правило 22(2) и правило 27 трябва да се прилагат само за кораби с легнали килове или с подобна конструкция на или след датата, на която Протоколът от 1988 г., свързан с Международната конвенция по товарните водолинии, е влязъл в сила.

(7) Нови кораби, различни от тези, определени от параграф 6, трябва да се придържат към правило 27 от тази конвенция или правило 27 от Международната конвенция по товарните водолинии, 1966 (както е адаптирана на 5 април 1966 г.), както е определено от Администрацията."

Правило 3

Определяне на термините, употребени в приложенията. Съществуващият текст на параграф (1) е заменен от следния:

"(1) Дължина. Дължината (L) се приема равна на 96 % от пълната дължина по водолинията, прекарана на височина 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена от горната страна на хоризонталния кил, или от дължината, измерена по същата водолиния от предната страна на вълнореза до оста на балера на руля, ако тази дължина е по-голяма. Където контурът на вълнореза е вдлъбнат над водолинията 85 % от най-малката теоретична височина, предният терминал на пълната дължина и предната страна на вълнореза трябва да се вземат по вертикалната проекция на водолинията от най-последната точка на вълнореза (над водолинията). На корабите, проектирани с диферент, водолинията, по която се измерва дължината на кораба, трябва да бъде успоредна на конструктивната водолиния."

В параграф (5)(b) думите "теоретичните линии на палубата и бордовите обшивки" са заменени от "теоретичните линии на палубата и борда".

Правило 5

Знак на товарната водолиния

В последното изречение от правилото думите "(както е показано на фиг. 2)" са изтрити.

Правило 9

Проверка на знаците

Добавките "(1966)" във връзка с Международния сертификат за товарните водолинии са изтрети.

ГЛАВА II. УСЛОВИЯ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА НАДВОДНИЯ БОРД

Правило 10

Информация, необходима на капитана

Съществуващият текст на параграф (2) е заменен от следния:

"(2) Всеки кораб, който не действа съгласно Международната конвенция по охрана на човешкия живот на море, с цел да премине тест за наклоняване трябва да:

(а) бъде така наклонен, че действителното разместване и разположение на центъра на тежестта да бъде определено при лек кораб;

(b) бъде снабден за нуждите на капитана с надеждна информация в потвърдена форма, която да позволи бързото и просто извършване на процедурите по акуратното водене и стабилността на кораба, имайки предвид всички условия, с който може да се сблъска по време на работа;

(c) носи винаги на борда потвърдена информация за неговата стабилност, както и доказателства, че информацията е била потвърдена от Администрацията;

(d) ако Администрацията извършва тест за наклоняване и са налични данните от теста за наклоняване на друг кораб "близък" и е потвърдено, че това е надеждна информация за стабилността на кораба, те могат да се използват като основни данни."

Правило 15

Товарни отвори, закрити със сменяеми капази, непроницаемостта на които е осигурена с брезенти и притискащи устройства

В последното изречение на параграф (5) думата "линейна" е вмъкната преди думата "интерполация".

Правило 22

Шпигати, приемни и отливни отвори

В първото изречение на параграф (1) думите " с изключение при условията в параграф (2)" са вмъкнати между думите "трябва" и "да".

Следващият параграф е добавен към съществуващия текст:

"(2) Шпигатите, минаващи през обшивката на затворени надстройки, използвани за превоз на товари, трябва да бъдат разрешени само където ръбът на свободния борд на дека не е потопен, когато корабът се накланя 5 градуса на която и да е страна. В други случаи дренажът трябва да бъде отведен на

борда в съответствие със задълженията по Международната конвенция по охрана на живота по море в сила."

Съществуващите параграфи от (2) до (5) са преномерирани от (3) до (6).

В преномерирания параграф (4) отнасянето към "параграф (1)" е заменено от "параграф (2)".

В първото изречение на преномерирания параграф (6) думите "Всички клапи и корпусни гнезда" са заменени от думите "Всички корпусни гнезда и клапи".

Правило 23

Бордови илюминатори

В параграф (2) от правилото думите "товарна водолиния" са заменени от думите "лятна товарна водолиния (или лятна товарна водолиния за дървен материал)".

Правило 24

Щурмови отвори

В първото изречение на параграф (2) думите "изчислената площ" са заменени от думите "площта, изчислена съгласно параграф (1)".

Във второто изречение на параграф (2) думата "линейна" е вмъкната преди "интерполация".

В параграф (3) думите "кораб е снабден с рубка, който" са заменени от "кораб, снабден с рубка".

ГЛАВА III. НАДВОДНИ БОРДОВЕ

Правило 27

Типове кораби

Съществуващият текст е заменен от следния:

"(I) За изчисляване на надводния борд корабите се разделят на типове

А и В.

Кораби тип А

(2) Кораб тип А е кораб, който;

(а) е проектиран за превоз само на течни, наливни товари;

(б) има голяма конструктивна непрекъснатост на откритата палуба, както и товарните танкове на който имат само неголеми отвори за достъп, които се затварят с водонепроницаеми капаци с уплътнители, изработени от стомана или друг равностоеен материал;

(с) има ниска промокаемост на товарните отсеци.

(3) Корабът тип А, ако неговата дължина е по-голяма от 150 м (492 фута) и надводният му борд е по-малък от означения в тип В, и когато е натоварен в

съответствие с изискванията на параграф (11), трябва да понесе заливането на който и да е отсек или отсеци, проникваемостта на който се приема равна на 0,95 процента, при обстоятелства на приета повреда, определена в параграф (12), и да продължи да плава при задоволителни условия на равновесие, както е определено в параграф (13). На такъв кораб машинното отделение трябва да се разглежда като заливаем отсек, но с проникваемост 0,85 процента.

Като указания за Администрацията следните условия могат да се считат за задоволяващи изискванията:

(а) крайната водолиния на потъване след заливането да се намира под долния край на който и да е отвор, през който може да стане по-нататъшно навлизане на вода;

(b) максималният ъгъл на страничното наклоняване вследствие на несиметричното запълване да е равен приблизително на 15 градуса;

(c) метацентричната височина на кораба в запълнено състояние да е положителна.

(4) На кораб тип А надводният борд трябва да бъде не по-малък от този, който се определя по таблица А от правило 28.

Кораби тип В

(5) Всички кораби, които не отговарят на изискванията, отнасящи се за кораби тип А, изложени в точки 2 и 3 от това правило, трябва да се разглеждат като кораби тип В.

(6) Корабите тип В, които имат в район 1 отвори, снабдени с капаци, отговарящи на изискванията на правило 15 (7), надводният борд трябва да се определя на основание таблица В, правило 28, увеличени от стойностите, дадени в следващата таблица.

Добавки към табличния надводен борд за корабите тип В с капаци за товарни отвори, неотговарящи на изискванията на правило 15 (7) или 16:

Дължина на кораба, м	Добавка към надводния борд, мм	Дължина на кораба, м	Добавка към надводния борд, мм	Дължина на кораба, м	Добавка към надводния борд, мм
108 и под	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301

114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Добавките към надводния борд при междинни дължини трябва да бъдат получени чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 200 м, добавките трябва да се определят от Администрацията.

(7) Кораби от тип В, които в позиция 1 имат люкове, снабдени с капаци, отговаряйки на условията от правило 15(7) или правило 16, трябва да бъдат определени надводни бордове, базирани на таблица В от правило 28, с изключение на условията, показани в параграф (8) до (13) специално за това правило.

(8) На всеки кораб от тип В с дължина, по-голяма от 100 м (328 фута), Администрацията може да разреши по-малък надводен борд в сравнение с необходимия съгласно точка 7 от това правило при условие, че:

(а) за защита на екипажа са предвидени съответни мерки;

(б) устройствата за оттичане на водата от палубата отговарят на съответните изисквания на корабите;

(в) капаци в 1-ви и 2-ри район отговарят на изискванията на правило 16 и имат съответна якост; особено внимание трябва да се обърне на тяхното уплътнение и на затварящите им устройства;

(д) корабът, когато е натоварен в съответствие с изискванията на параграф (11), трябва да понесе заливането на който и да е отсек или отсеци, проникваемостта на който се приема равна на 0,95 процента, при обстоятелства на приета повреда, определена в параграф (12), и да продължи да плава при задоволителни условия на равновесие, както е определено в параграф (13). На такъв кораб, ако е с дължина над 150 м, машинното отделение трябва да се разглежда като заливаем отсек, но с проникваемост 0,85.

(9) При изчисляване на надводния борд за корабите тип В, които отговарят на изискванията на параграфи (8), (11), (12) и (13), стойностите от таблица В на правило 28 не трябва да се намаляват повече от 60 процента

от разликата между стойностите от таблици В и А за съответните дължини на корабите.

(10) (а) Намалението на табличния надводен борд, допускано от точка 9, може да бъде увеличено до пълната разлика между стойностите от таблици А и В на правило 28 при условие, че корабът отговаря на изискванията на:

(i) правило 26, различни от параграф (4), както ако те бяха тип А кораби;

(ii) параграфи (8), (11) и (13) от това правило;

(iii) параграф (12) от това правило, при условие че по цялата дължина на кораба някоя напречна преграда е приета за повредена, както и тези два съседни преден и заден отсек са наводнени едновременно, само ако тази повреда не е на граничните прегради на машинното отделение.

(b) На такъв кораб, ако е с дължина над 150 м, машинното отделение трябва да се разглежда като заливаем отсек, но с проникваемост 0,85.

Първоначални условия на товарене

(11) Първоначалните условия на товарене преди наводняване трябва да бъдат определени, както следва:

(a) Корабът е натоварен до неговата товарна лятна водолиния при въображаем равен кил.

(b) Когато се изчислява вертикалният център на тежестта, се спазват следните принципи:

(i) Носеният товар е хомогенен.

(ii) Всички товарни отсеци, с изключение на тези, показани в (iii), но включвайки отсеците, които се възнамерява да бъдат частично запълнени, трябва да се считат за пълни; в случаи на течни товари всеки отсек да се смята за 98 % пълен.

(iii) Ако се възнамерява корабът да оперира на лятната товарна водолиния с празни отсеци, такива отсеци трябва да се считат за празни в случаи, че височината на центъра на тежестта не е по-малка от изчислената при (ii).

(iv) 50 % от общия капацитет на всички резервоари и пространства е разрешен за течни товари за консумиране и припаси. Трябва да се приеме, че за всеки тип течност поне един напречен чифт или един централен резервоар има максимално свободна повърхност и резервоарите или комбинацията от тях, които ще се вземат в сметката, трябва да бъдат тези с най-голям ефект на свободна повърхност; при всеки резервоар центърът на тежестта на съдържанието трябва да се вземе като центъра на тежестта на резервоара. Останалите резервоари трябва да се смятат за изцяло пълни или изцяло празни, а разпределението на течните товари за консумация между тези резервоари трябва да е такова, че да осигурява възможно най-голяма височина на центъра на тежестта над кила.

(v) При наклон не повече от 5 градуса във всеки отсек, съдържащ течности, както е определено от (ii), с изключение на случаите с резервоари, съдържащи течности за консумация, както е определено от (iv), максималният ефект на свободна повърхност трябва да се сложи в сметката.

Алтернативно този ефект на свободната повърхност може да се използва в случай, че методите на изчисление са приемливи за Администрацията.

(vi) Тежестта трябва да бъде сметната на базата на следващите стойности за специфично тегло:

солена вода 1,025

сладка вода 1,000

бензин 0,950

дизел 0,900

масло 0,900

Предположения за повреди

(12) Принципите относно характера на предположените повреди са:

(a) Вертикалният обseg на повредата във всички случаи се предполага да бъде от основната линия нагоре без ограничения.

(b) Напречният обseg на повредата в зависимост от това, кое е по-малко, е равно на $V/5$ или 11,5 м, измерено на борда от страната на кораба, перпендикулярна на централната линия на нивото на лятната товарна водолиния.

(c) Ако повредата е по-малко разпространена от определеното в подточки (a) и (b) в резултат на различни условия, трябва да се предположи по-малката повреда.

(d) С изключение на друго, определено от параграф (10)(a), наводняването трябва да се ограничи до един отсек между близкостоящи напречни преграждания, в случай че вътрешната дължина на границата на отсека

не е в позиция в напречния обсег на повредата. Напречната граница на преградите на крилните резервоари, които не се разпростират повече от пълната ширина на кораба, не трябва да се счита за повредена в случай, че разпространяват над напречния обсег на предположената повреда, описана в подточка (b).

Ако в напречната преграда има гнезда или ниши не по-дълги от 3 м, намиращи се в напречния обсег на предположената повреда, както е определено в подточка (b), такава напречна преграда може да бъде считана за неповредена и само близкостоящите отсеци могат да са наводняеми. Ако в напречния обсег на предположената повреда има гнезда или ниши, по-дълги от 3 м в напречната преграда, двата отсека, близки до тази преграда, трябва да се считат за наводнени. Гнездото, образувано след преградата и след върха на резервоара, не влиза в условията на това правило.

(e) Където главната напречна преграда, намираща се в напречния обсег на предположената повреда и вградена в двойното дъно или страничния резервоар с повече от 3 м, двойното дъно или страничният резервоар, близкостоящи до вградената част от главната напречна преграда, трябва да се считат за едновременно наводнени. Ако този страничен резервоар има отвори към един или няколко трюма като отвори за зърно, такъв трюм или трюмове трябва да се считат за едновременно наводнени. Подобно в кораб, проектиран за течни товари, ако страничният резервоар има отвори към близко стоящи отсеци, тези отсеци трябва да се считат за празни или едновременно наводнени. Това правило е валидно дори където такива отвори са снабдени със затварящи приспособления, освен в случаите на шлюзни клапи в преградите между резервоарите и където клапите се контролират от палубата. Капази на люкове с близко разположени болтове се считат за еквивалентни на непробити прегради, освен в случаите на отвори в горни резервоари, които правят горните резервоари общи с трюмовете.

(f) Където наводняването на които и да е два близки, преден и заден отсек, е предвидимо, главните, напречни, водонапорни прегради трябва да бъдат разположени едни от други на разстояние поне $1/3 L$ или 14,5 м според това, кое е по-късо, с цел да бъдат ефективни. Когато напречните прегради са разположени на по-малки разстояния, трябва да бъдат взети за несъществуващи с цел да се постигне минимално разстояние между преградите.

Състояния на равновесие

(13) Състоянието на равновесие след наводняване трябва да бъде подсигурено в случай че:

(a) Крайната водолиния след наводняване, вземайки предвид потъване, накланяне и уравновесяване, е под ръба на който и да е отвор, който може да причини масивно наводняване. Такива отвори включват въздушни тръби, вентилатори и отвори, които са затворени от водонапорни врати (дори ако те се подчиняват на правило 12) или шлюзови капази (дори ако те се подчиняват на правило 16 или 19(4)), и може да се изключат тези отвори, затварящи се от люкови капази и капази за отводняване (които се подчиняват на правило 18), товарни шлюзови капази от типа, описан в правило 27(2), дистанционно управляеми, плъзгачи, водонапорни врати, и странични неотварящи се люкове (подчиняващи се на правило 23). В случай на врати, разделящи главното машинно отделение от отсека с оборудване за управление, водонапорните врати могат да бъдат от бързо действащ тип с панти, държани затворени в морето, докато корабът не се използва, при условие че долният праг на тези врати е над лятната товарна водолиния.

(b) Ако тръби, канали или тунели са разположени в предполагаемия обхват на пробойната, както е дефинирано в точка (12)(b), реакцията трябва да е такава, че наводняването да не може да достигне отсеци, други от тези, приети за наводнени в изчисленията в случай на повреда.

(c) Ъгълът на наклоняване, дължащ се на несиметричното наводняване, надвишава 15 градуса. Ако няма потопена част от палубата, ъгъл от 17 градуса може да се приеме.

(d) Ако метацентричната височина на кораба в наводнено състояние е положителна.

(e) Когато която и да е част от палубата, вън от отсеците, приети за наводнени в случай на повреда, е потопена, или в случай, където пределът на стабилност в наводнено състояние може да се счита за съмнителен, остатъчната стабилност трябва да бъде проверена. Тя може да бъде считана за задоволителна, ако кривата на изправящото рамо има обхват 20 градуса над позицията на равновесие с максимум изправящо рамо от поне 0.1 м от този обхват. Мястото под кривата на изправящото рамо в този обхват не трябва да

бъде по-малко от 0.0175 м. рад. Администрацията трябва да даде условията за потенциален риск от защитени или незащитени отвори, които могат да бъдат потопени в обхвата на остатъчна стабилност.

(f) Администрацията е удовлетворена, че стабилността е на добро ниво по време на средни степени на наводнение.

Кораби без средства за предвижване

(14) По-лек шлеп или друг кораб без независимо средство за предвижване трябва да бъде определен с надводен борд с условията на тези правила.

Шлепове в съответствие със задълженията на правило (2) и (3) може да бъде определен надводен борд тип "А":

(a) Администрацията трябва специално да обсъди стабилността на шлепове с товари на външната палуба. Пагубен товар може да бъде носен на шлепове, на които надводният борд е определен тип "В".

(b) В случай на шлепове, които са без екипаж, задълженията по правило 25, 26(2), 26(3) и 39 са невалидни.

(c) Такива шлепове без екипаж, които имат на палубата само малки отвори, затворени от водонапорни и уплътнени капаци от стомана или подобен материал, могат да бъдат определени с надводен борд 25 % по-малко от тези, изчислени в съответствие с тези правила."

Правило 37

Поправка за надстройки и рубки

В бележката към таблиците за двата типа кораби "А" и "В" към параграф (2) думите "и рубки" са вмъкнати след думите "надстройки".

Правило 38

Седловатост

В определение "у" от параграф (12) думите "края на седловатостта" са заменени от "преди или след перпендикуляра".

Минимални надводни бордове

В първото изречение на параграф (4) думите "параграф (1)" са заменени от думите "параграф (3)".

ГЛАВА IV. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА КОРАБИ ПРИ ОПРЕДЕЛЯНЕ НА

НАДВОДЕН БОРД ЗА ПРЕВОЗВАНЕ НА ДЪРВЕН МАТЕРИАЛ

Правило 44

Поставяне на товара

Общи положения

Съществуващият текст е заменен от следния:

"(1) Отворите на откритата палуба, върху които се нарежда товарът,

трябва да бъдат сигурно затворени и заклинени. Вентилаторите и въздушните тръби трябва да са надеждно защитени.

(2) Палубният дървен товар трябва да се поставя по цялата налична дължина възможно най-близо до страничния борд във връзка с препятствия, като предпазни греди, фалш борда, щагове, стойки и т.н., в случай че има някаква празнота към страничния борд, тя не трябва да надхвърля 4 % от ширината. Дървеният товар трябва да се нарежда възможно най-плътно на височина не по-малка от стандартната височина на надстройките.

(3) На кораб, плаващ през зимата в сезонна зимна зона, височината на палубния товар върху откритата палуба не трябва да превишава една трета от най-голямата широчина на кораба.

(4) Дървеният палубен товар трябва да бъде компактно нареден, завързан и закрепен. В никакъв случай той не трябва да затруднява навигацията и експлоатацията на кораба.

Стойки

(5) Ако видът на превозвания дървен товар е такъв, че са необходими стойки, те трябва да бъдат с достатъчна якост, като се има предвид широчината на кораба; разстоянието между тях трябва да съответства на дължината и вида на превозвания дървен товар, но не трябва да бъде по-голямо от 3 м (9,8 фута). За закрепването на стойките трябва да бъдат предвидени ъгълници с достатъчна якост, метални гнезда или други подобни сигурни средства.

Средства за закрепване на товара

(6) Палубният дървен товар трябва да бъде сигурно закрепен по цялата си дължина с отделни опасващи го средства, приемливи за Администрацията в съответствие на типа на товара.

Устойчивост

(7) Трябва да бъдат взети всички мерки за осигуряване на съответен запас на устойчивост при всички стадии на рейса, като се държи сметка за възможното увеличаване на теглото на палубния товар, например вследствие на измокряне на товара или заледряване, а също и за намаляването на теглото на кораба, например вследствие на разхода на гориво и различните запаси.

Защита на екипажа, достъп в машинното отделение и др.

(8) В допълнение към изискванията на правило 25 (5) от това приложение леерни ограждения или спасителни леери с разстояние не по-голямо от 330 мм (13 дюйма) между тях трябва да бъдат поставени от всяка страна на палубния

товар с височина не по-малка от 1 м над товара. Като допълнение е за предпочитане да има въжено-кабелен комплект, опънат с натягащ механизъм близо до централната линия на кораба. Подпорите на всички леерни ограждения и спасителни леери трябва да бъдат разположени така, че да предотвратят увисване. Когато товарът е неравен, трябва да има безопасно място за ходене не по-малко от 600 мм на дължина, поставено над товара и ефективно обезопасено под или близо до спасителни леери.

(9) Където задълженията по точка (8) са неприложими, трябва да бъде използвана алтернативна подредба, съгласувана с Администрацията.

Рулево устройство

(10) Рулевото устройство трябва да бъде сигурно защитено от всяко повреждане от товара и да бъде, доколкото е възможно, по-достъпно. Трябва да бъде предвидено сигурно средство за управление на руля в случай на повреда в главното рулево устройство."

Правило 45

Изчисляване на надводния борд

В параграф (5) думите "или с правило 40(8), базирано на лятното газене с дървен материал, измерено от върха на кила до лятната товарна водолиния за дървен материал" са добавени след думата "водолиния".

АНЕКС II

Зони, райони и сезонни периоди

Правило 46

Северни зимни сезонни зони и райони

Последното изречение на параграф (I)(b) е заменено от следното:

"В тази зона не влиза зимна сезонна зона I в Северния Атлантически океан, зимният сезонен район в Северния Атлантически океан и Балтийско море, ограничено от паралела на ширината на Скоу в пролива Скагерак. Шетландските острови са считани за граница на зимна сезонна зона I и II в Северния Атлантически океан.

Сезонни периоди:

ЗИМЕН: от 1 ноември до 31 март.

ЛЕТЕН: от 1 април до 31 октомври."

Правило 47

Южна зимна сезонна зона

Думите "до западния бряг на Американския континент" в края на правилото са заменени от следните:

"до точката 330 южна ширина, 790 западна дължина по права линия до точката 410 южна ширина, 750 западна дължина по права линия до фара "Пунта Корона" на остров Чилое, 41047' южна ширина, 73053' западна дължина, по протежение на север, източния и южния бряг на остров Чилое до точка 43020' южна ширина, 74020' западна дължина, и по протежение на меридиана 74020' западна дължина до паралела на 45045' южна ширина, включвайки вътрешната зона на Чилойските канали от 74020' по меридиана на изток".

Правило 48

Тропическа зона

В края на първата подточка от параграф (2) думите "по локсодромия до западното крайбрежие на Американския континент на 300 южна ширина" са заменени от думите "по локсодромия до точка 32047' южна ширина, 720 западна дължина, и по протежение на паралела на 32047' южна ширина до западното крайбрежие на Южна Америка".

Във втората подточка от параграф (2) думата "Кокуймбо" е заменена от думата "Валпарайзо".

Правило 49

Сезонни тропически райони

В параграф (4)(В) думите "до меридиана 1200 източна дължина и меридиана 1200 източна дължина до крайбрежието на Австралия" са заменени от думите "до меридиана 1140 източна дължина и меридиана 1140 източна дължина до крайбрежието на Австралия".

Карти на зони и сезонни райони

Думите "СЕЗОННА ЗИМНА ЗОНА", където те означават района по източното крайбрежие на Съединените щати, са заменени от думите "ЗИМЕН СЕЗОНЕН РАЙОН".

Думите "СЕЗОННА ЗИМНА ЗОНА", където се появяват в картата (с изключение споменатия по-горе случай), са заменени от думите "ЗИМЕН СЕЗОНЕН РАЙОН" и думите "СЕЗОННА ТРОПИЧЕСКА" са заменени от думите " СЕЗОНЕН ТРОПИЧЕСКИ РАЙОН".

В бележката думата "западен" е заменена от думата "източен".

Граничната линия на сезонния тропически район до брега на Австралия е преместен от 1200 източна дължина до 1140 източна дължина.

Южната гранична линия на южната лятна зона източно от точката 330 южна ширина, 790 западна дължина до западното крайбрежие на Американския континент е изтрита. Въмъкната е локсодромия от точката 330 южна ширина, 790 западна дължина до точката 410 южна ширина, 750 западна дължина. От там е въмъкната локсодромия до фара "Пунта Корона" на остров Чилое, 41047' южна

ширина, 73053' западна дължина. От там до северното, източното и южното крайбрежие на остров Чилое е маркирана линия до точка 43020' южна ширина, 74020' западна дължина. Маркирана е също линията по меридиана на 74020' западна дължина до паралела на 45045' южна ширина и после този паралел до западното крайбрежие на Южна Америка.

Локсодромията от точка 260 южна ширина, 750 западна дължина до западното крайбрежие на Южна Америка на 300 южна ширина е изтрита от южната граница на тропическата зона. Въмъкната е локсодромия от точката 260 южна ширина, 750 западна дължина до точката 320,47' южна ширина, 720 западна дължина и после до паралела на 320,47' южна ширина до западното крайбрежие на Южна Америка.

АНЕКС III

Свидетелства

Съществуващите форми на Международното свидетелство за товарните водолинии (1966) и Международното свидетелство за освобождаване на товарните водолинии са заместени от следните:

МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ТОВАРНИТЕ ВОДОЛИНИИ - 1966 г.
(Герб на страната)

Издадено в съответствие с разпорежданията на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., с измененията на Протокола от 1988 г., свързани с нея,
по пълномощие на правителството на

.....
(пълно официално наименование на страната)

от
(пълно официално наименование на длъжността и фамилията на компетентното лице или организацията)

Спецификации на кораба*1

Наименование на кораба

Отличителен знак

Пристанище на записване

*1 Корабните спецификации могат да бъдат поставени и хоризонтално в таблица.

Дължина (L), определена съгласно член 2 (8) (в метри)

ИМО номер*2

.....

Надводен борд, определен за*3

Тип кораб*3

{Нов кораб

{ Тип "А"

{

{ Тип "В"

{Съществуващ кораб

{ Тип "В" с намален надводен борд

{ Тип "В" с увеличен

надводен борд

Надводен борд от

Марка на товарната

палубната линия*4

водолиния*4

Тропически -- мм (Т)

-- мм (S)

Летен -- мм

Горният край на ли-

над (S)

нията, преминаваща

през центъра на кръга

Зимен -- мм (W)

-- мм под (S)

Зимен за

Северния

Атлантически

океан -- мм (WNA)

-- мм под (S)

Тропически

за дървен

товар -- мм (LT)

-- мм (LS)

Летен за дър-

-- мм над (S)

вен товар над (LS)

Зимен за

дървен товар -- мм (LW)

-- мм под (LS)

Зимен за

дървен товар

в Северния

Атлантически

океан -- мм

-- мм под (S).

(LWNA)

Поправка за сладка вода за всички надводни бордове, освен за дървен товар ---- мм, за надводния борд за дървен товар ----- мм.

Горната страна на палубната линия, от която са измерени посочените стойности на надводния борд, се намира на ----- мм от палуба при борда.

*2 В съответствие с резолюция А.600 (15)-ИМО схемата за корабния идентификационен номер може да се включи по желание.

*3 Изтрий, ако е необходимо.

*4 Надводният борд и товарните марки, които не се използват, може да не се нанасят в свидетелството.

С настоящото се удостоверява:

1. Че този кораб е бил освидетелстван в съответствие със задълженията по член 14 от конвенцията.

2. Освидетелстването показва, че надводните бордове са определени и марките на товарните водолинии, посочени по-горе, са нанесени в съответствие с конвенцията.

Това свидетелство е валидно до*5 при условие, че периодичните проверки се извършват в съответствие с член 14(1)(с) на конвенцията.

*5 Впишете датата на изтичане на сертификата, определена от Администрацията в съответствие с член 19(1) от конвенцията. Денят и месецът трябва да отговарят на годишната дата, определена в член 2(9) на конвенцията, освен ако не е сменена в съответствие с член 19(8) на конвенцията.

Издадено в
(място на издаване на свидетелството)

на
(дата на издаването)

от
(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Забележки:

1. Ако корабът се отправя от пристанище, намиращо се на река или в

границите на вътрешни води, разрешава се да се натовари толкова повече, колкото е съответното тегло на горивото и всички други материали, които е необходимо корабът да изразходва до мястото, от което ще излезе в открито море.

2. Ако корабът се намира в сладка вода със специфично тегло единица, съответната товарна марка може да бъде потопена толкова, колкото е посочената по-горе поправка за сладка вода. Ако специфичното тегло се отличава от единица, поправката трябва да бъде направена пропорционално на разликата между 1,025 и действителното специфично тегло.

Потвърждение на годишното освидетелстване

С настоящото се удостоверява,
че при периодичната проверка, която се изисква с член 14, точка 1 (с)
на конвенцията, е било установено, че този кораб отговаря на съответните
разпореждания на конвенцията.

Потвърждаване на периодичната годишна проверка

Периодична проверка: Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка: Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка: Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка: Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка в съответствие с член 19(8)(с)

С настоящото се удостоверява,
че при периодичната проверка, която се изисква с член 19(8)(с) на
конвенцията, е било установено, че този кораб отговаря на съответните
разпореждания на конвенцията.

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждение за удължаване на свидетелството, ако е валидно по-малко от
5 години, в съответствие с член 19(3)

Корабът отговаря на съответните задължения по конвенцията съгласно член
19(3) и сертификатът трябва да бъде приет за валиден до

.....

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждение, където подновената проверка е била завършена в
съответствие с член 19(4)

Корабът отговаря на съответните задължения по конвенцията съгласно член
19(4) и сертификатът трябва да бъде приет за валиден до

.....

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждаване на удължаването на валидността на сертификата до
достигане на пристанище за освидетелстване с разрешението на Администрацията
съгласно член 19(5) или 19(6)

В съответствие с член 19(5)/19(6)*3 сертификатът трябва да бъде приет
за валиден до:

.....

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждаване на възползване от годишна дата в съответствие с член

19(8) от конвенцията новата годишна дата е:

В съответствие с член 19(8) от конвенцията новата годишна дата е:

.....

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

*3 Изтрий, ако е необходимо.

МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ОСВОБОЖДАВАНЕ ПО ТОВАРНИТЕ ВОДОЛИНИИ

(Герб на страната)

Издадено в съответствие с разпорежданията на Международната конвенция

за товарните водолнии - 1966 г., с измененията на Протокола от 1988 г.,

свързани с нея,

по пълномощие на правителството на

.....

(пълно официално наименование на страната)

от

(пълно официално наименование на длъжността и фамилията на

компетентното лице или организацията)

Спецификации на кораба

Наименование на кораба

Отличителен знак

Пристанище на записване

Дължина (L), определена съгласно член 2 (8) (в метри)

ИМО номер

С настоящото се удостоверява:

че корабът е освободен от условията на конвенцията съгласно член 6(2)/6(4)3; условията на конвенцията, при които е освободен съгласно член 6(2), са:

.....
.....

Пътуването, за което освобождаването е дадено съгласно член 6(4), е:

От:
.....

До:
.....

Условия, ако има, при които е дадено удължението съгласно член 6(2) или 6(4):

.....
.....

Този сертификат е валиден до и е предмет на периодични проверки в съответствие с член 14(1)(с) на конвенцията.

Издаден в

(място на издаване на сертификата)

.....

(Дата на издаване) (Подпис на оторизираното лице,
издаващо сертификата)

.....

(Подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

1. Корабните спецификации могат да бъдат поставени и хоризонтално в таблица.
2. В съответствие с резолюция А.600 (15) - ИМО схемата за корабния идентификационен номер може да се включи по желание.
3. Изтрий, ако е необходимо.
4. Впишете датата на изтичане на сертификата, определена от Администрацията в съответствие с член 19(10) от конвенцията. Денят и месецът трябва да отговарят на годишната дата, определена в член 2(9) на конвенцията, освен ако не е сменена в съответствие с член 19(8) на конвенцията.

Потвърждаване на периодични освидетелствания

С настоящото се удостоверява,
че на периодичната проверка, изисквана от член 14(1)(с) на конвенцията,
корабът е бил в състояние, отговарящо на условията, при които

освобождаването е дадено.

Периодична проверка:

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка:

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка: Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо
свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка: Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Периодична проверка в съответствие с член 19(8)(с)

С настоящото се удостоверява,

че при периодичната проверка, която се изисква с член 19(8)(с) на конвенцията, е било установено, че този кораб отговаря на съответните разпореждания на конвенцията.

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждение за удължаване на свидетелството, ако е валидно по-малко от

5 години, в съответствие с член 19(3)

Корабът отговаря на съответните задължения по конвенцията съгласно член 19(3) и сертификатът трябва да бъде приет за валиден до

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждение, където подновената проверка е била завършена в съответствие с член 19(4)

Корабът отговаря на съответните задължения по конвенцията съгласно член 19(4) и сертификатът трябва да бъде приет за валиден до

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждаване на удължение на валидността на сертификата до достигане на пристанище за освидетелстване с благоволенieto на Администрацията съгласно член 19(5) или 19(6).

В съответствие с член 19(5)/19(6)*3 сертификатът трябва да бъде приет за валиден до:

.....

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Потвърждаване на възползване от годишна дата в съответствие с член 19(8)

В съответствие с член 19(8) от конвенцията новата годишна дата е:

.....

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

Подпис:

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

Място:

Дата:

(подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството)

*3 Изтрий, ако е необходимо.

Справки са правени с Кода по безопасна експлоатация на кораби, носещи палубен дървен материал, първо адаптиран от Организацията като резолюция А.287(VIII), приет от Комисията по морска безопасност на нейния тридесет и девети конгрес.